BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

*S
J
103
H63
1886
v.10
ex. 2

Canada. Parlement.
Documents de la
session.

DATE	NAME - NOM
10/2/71	RELIURE Pilet

*S
J
103
H63
1886
v.10
ex.2

DOCUMENTS DE LA SESSION

*S
J
103
H63
1886
v.10
ex.2

VOLUME 10.

QUATRIÈME SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1886.

VOL. XIX

OTTAWA: IMPRIMERIE McLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

QUATRIÈME SESSION, CINQUIÈME PARLEMENT, 1886.

A

Achigan vert, et doré 77e
Acte du Canada concernant les compagnies par actions, Compagnies constituées en vertu de l' 9a
Acte du cens électoral 87
Acte de tempérance du Canada :—
Argent payé à P. R. Jarvis 47b
Causes devant la cour Suprême 41a
Montant payé à P. M. Barker 47a
Pétitions et papiers 47
Actif pour réduire la dette du Canada 64
Actionnaires des banques 17
Actionnaires du chemin de fer du G. T. 19b
Affaires des Sauvages, Rapport annuel sur les 4
Agents employés pour les achats 80k
Agriculture, Rapport annuel 10
Aide municipal aux chemins de fer 20
Angleterre, Dépenses de voyages en 25
Anderson, James, Correspondance avec 80j
Approvisionnements achetés pour C. C. I. 66g
Arbitres fédéraux, section 16, C. I. 66f
Archives du Canada 10b
Arrérages des honoraires des mesureurs de bois 61b
Aspy, Affaire de la Baie d' 75
Auditeur général, Rapport annuel 3

B

Baie des Chaleurs, Cie du chemin de fer de la 84
Baie-d'Hudson, Approvisionnements de la Compagnie de la 50
Baie d'Hudson, Exploration de la 11c
Baker et Cie, I. G 38h
Banques d'épargnes 37a
Banques, actionnaires des 17
Baptêmes, mariages et sépultures 55
Barker, P. M., Montant payé à 47a
Batoche, Papiers trouvés à 43h, 43i

B

Baux de terres à pâturages 20b
Bayfield, Havre de 51b
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel sur la 16
Billets de banque 71
Billets fédéraux 71
Bois, Règlements concernant les terres et les, C.-B 61c
Boissons importées et exportées 47e
Bonis aux chemins de fer 57
Brier et Long, Iles 63
Britannique canadienne, Compagnie de prêt et de placement 56
Brockville et Ottawa, Trains portant la malle entre 19
Brockville et Toronto, Trains portant la malle entre 19
Budget, 1886-87 2
Budget supplémentaire 2
Bureau des examinateurs du service civil, Rapport du 50a
Bureaux de poste à Muskoka, Parry-Sound et Nipissingue 30a

C

Canada, Archives du 10b
Calgarry à Fort McLeod, Malle de 30
Colombie-Britannique, Pêcheries de la 77d
Colombie-Britannique, Terres fédérales dans la 61c
Canadien du Pacifique, Chemin de fer .... 35 à 35e
Rapports financiers 35
Choix de la route—Rapports sur les progrès,—Terrains ; pour les gares et de ballast ; 200 pieds de droit de passage—Paiement de la subvention et du prêt ; section Est, section Centrale,—Taux, péages et prix de passage—Conditions

C

Canadien du Pacifique, Chemin de fer—*Suite.*
spéciales requises en vertu de l'acte refondu des chemins de fer—Divers :—Formule d'hypothèque ; autorisation de transférer la section Est du C. C. P. à la compagnie du C. C. P. ; réclamation de la *Lake Superior Silver Mining Co.* ; réclamation de A. S. Farewell 35*a*
Correspondance entre le département de l'Intérieur et le C. C. P 35*b*
Conventions avec Andrew Onderdonk, Wilson et McCready, et Head, Wrightson et Cie 35*c*
Chemin de fer de la rive Nord 35*d*
Ligne de jonction du Nord et du Pacifique. 35*e*
Canaux, Statistique des 5*a*
Cap-Breton, Explorations au 67*b*
Cap-Race, Phare du 53
Cartes indiquant la température 11*d*
Cartouches 80*a*, 80*c*
Cens électoral, Acte concernant le 87
Certificats d'ingénieurs 70
Chef Kah-ke-wa-quo-na-by, Paiements au.... 38*b*
Chemins de fer, Aide aux 20, 78*a*
Chemins de fer, Bonis aux 57
Chemins de fer, Désaveu de chartes de 81
Chemin de fer du Grand-Tronc 19*a*
Chemin de fer de la Ligne Directe 67, 67*a*
Chemins de fer, Statistique des 13*a*
Compagnies de chemins de fer subventionnées 78
Compagnies de chemins de fer, Terres accordées aux 20*f*
Chemins de fer et canaux, Rapport annuel... 13
Chemins de fer, canaux et navigation, Dépenses pour les 39
Chêne, pin et épinette, billots de, Droits d'exportation sur les 40
Chignectou, Cie de chemin de fer de transport maritime de 68
Commerce et Navigation, rapport annuel 1
Commissaires des Affaires des Sauvages..... 38*e*
Commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, Rapport du 8*a*
Commissaire de la police fédérale 44
Commission sur les pertes subies pendant la rébellion 52*f*
Commission sur les réclamations militaires... 80
Comptes du Canada, Ontario et Québec..... 18
Compagnies constituées en vertu de l'acte du Canada concernant les compagnies par actions 9*a*
Comptes provinciaux 18
Comptes publics, Rapport annuel 2
Concessions aux Métis du N.-O 8*b*
Concession de terres à M. Valin, M.P 20*a*

C

Conseil du Nord-Ouest, Pétition du 79
Conseils tenus par les chefs des Six-Nations. 38*a*
Coupe de bois, Licences ou permis de..... 61, 61*a*
Cour Suprême sur l'acte des licences de 1883 41, 41*a*
Cour Suprême, Jugements de la 41*b*
Cowan, Meurtre de David L 74

D

Dépenses causées par la rébellion 50
Dépenses imprévues 23
Dépôts dans les caisses d'épargnes des bureaux de poste 37
Désaveu des chartes de chemins de fer 81
Deschêne, G. H., Paiements à 38
Dette du Canada, Actif réduisant la 64
Dickey, James A., Lettres de 35*f*
Dingman, Mr., Rapport de 38
Distribution des statuts 29*a*
Dodge, Brenton H , Renvoi de 72
Doré et achigan vert 77*e*

E

Eclaireurs de la police 44*a*
Echantillons de farine pour les Sauvages..... 38*d*
Electeurs sauvages, Enregistrement des 38*g*
Employés sur le C. I 66*i*
Emprunt temporaire, Sommes empruntées comme 46
Enregistrement d'électeurs sauvages 38*g*
Entrepreneurs qui ont loué leurs attelages pour transport 80*l*
Esquimalt à Nanaïmo, Chemin de fer d'.. 62, 62*a*
Etat-major du major général Middleton 80*i*
Etats-Unis, Navires de pêche des 77*a*
Etats-Unis, Réciprocité de commerce avec les 65
Exploration de la Baie d'Hudson 11*c*
Exportation, Droit d', sur les billots de chêne, de pin et d'épinette 40
Exportations et importations 42

F

Fabriques de liqueurs 47*c*, 47*d*
Farine pour les Sauvages 38*d*
Feu et les risques de la navigation intérieure, Cies d'assurances contre le 14
Fonds consolidé, Recettes et dépenses imputable au 31
Frai de poisson blanc 77*e*
Frontière ouest de l'Ontario 28, 28*a*

G

Gain et frais d'exploitation, C. I 66*h*
Gare du chemin de fer à Saint-Jean, N.-B.... 66*e*
Gillis, Alexander, Procès de 82
Gouverneur général, Mandats du 24
Grand Tronc, Actionnaires du G. T 19*b*
Grand Tronc, Chemin de fer du 19*a*

H

Hamilton au Nord-Ouest, Chemin de fer d'... 35c
Head, Wrightson et Cie, Convention avec ... 35c
Hearn, James, Mise à la retraite de.. ..... 22a
Heney, John, Réclamation de... 91
Hensley, Rapport du juge..... 82
Hudson, Baie d', Approvisionnements de la Cie de la..... 50

I

I. G. Baker et Cie..... 38h
Ile Long..... 63
Ile du Prince-Edouard, Remboursement de droits dans l'..... 60
Immigration chinoise..... 86
Importations et exportations de boissons..... 47e
Impression des listes électorales..... 87a
Inspecteurs des affaires des Sauvages..... 38e
Instructions aux reviseurs 54
Intercolonial, Chemin de fer.....66 à 66i
Matériel roulant 66, 66b
Wagons particuliers..... 66a
Gare, à Saint-Jean, N.-B. 66c
Dommage à la propriété de George Lavoie 66d
Plante, J. B., réclamation de..... 66e
Section 16..... 66f
Achats d'approvisionnements..... 66g
Gains et dépenses d'exploitation 66h
Nombre d'employés..... 66i
Intérieur, Département de l', et le C. C. P., Correspondance entre le..... 35b
Intérieur, Rapport annuel de l'..... 8

J

Jarvis, P. R., argent payé à..... 47b
Juge Hensley, Rapport du..... 82
Jugements de la Cour Suprême..... 41b
Justice, Rapport annuel de la 15

K

Kah-ke-wa-quo-na-by, chef, Paiements au.... 38b

L

La Reine *vs.* la Cie de moulins et d'exploitation forestière de Sainte-Catherine..... 90
Lavoie, George, Dommage à la propriété de. 66d
LeBel, Antoine, Paiements à 38
Législation provinciale..... ..... 15a
Lettres confidentielles concernant la rébellion 52c
Libelle criminel contre Saunders et Wood.... 27
Licences de 1883, Acte des, Cour Suprême sur l'..... 41, 41a
Ligne Directe, Chemin de fer de la... ..... 67, 67a
Liqueurs fabriquées..... 47c
Listes des électeurs, Impressions des..... 87a
Lois douanières, Prétendue violation des 34,34a,73

M

Malle entre Calgarry et Fort McLeod..... 30
Malles entre Toronto, Brockville et Ottawa.. 19
Mandats du Gouverneur général..... 24
Manitoba, Chartes de chemins de fer dans le 81
Manitoba, Recensement du..... 36, 36a
Marine Marchande anglaise..... 70
Marine, Rapport annuel de la..... 11
Marine et pêcheries, Rapport en 1869..... 77b
Matériel roulant, C. I..... 66, 66b
Médailles pour les volontaires..... 80m
Mesureurs de bois, Arrérages d'honoraires des 61b
Métis du Nord-Ouest, Concessions aux..... 8b
Métis, Réclamations des..... 45a
Milice, Rapport annuel..... 6
Miliciens, Pensions des..... 80d, 80e
Militaires, Commission sur les réclamations. 80
Mise à la retraite de James Hearn..... 22a
Mises à la retraite..... 22, 22a, 22b
Mongrain, Louison, Procès de..... 74
Morin, Edouard, Réclamation de..... 38
Munitions.... .... 80a, 80c
Muskoka, Bureaux de poste dans..... 30a

Mc

McDonald, Angus, Nomination de..... 36b
McLeod, Isaac, Destitution de..... 83
McKenzie, John Leander, Prétendue infraction des lois de douanes par 34, 34a

N

Navires de pêche des Etats-Unis..... 77a
Nipissingue, Bureau de poste à..... 30a
Non-combattants pendant la rébellion..... 80f
Nord, Chemin de fer du..... 35e
Nord et du Pacifique, Ligne de Jonction du. 35e
Nord-Ouest, Compagnie de Houille et de Navigation du..... 20c
Nord-Ouest, Concessions aux Métis du..... 8b
Nord-Ouest, Pétition du conseil du..... 79
Nouvelle-Ecosse, Subvention à la..... 78b
Nourriture pour les Sauvages 38f

O

Obligations et garanties..... 49
Onderdonk, Andrew, Convention avec..... 35c
Ontario, Frontière ouest de l'.. ... .28, 28a
Or possédé par le gouvernement..... 71
Ottawa et Brockville, Trains de la malle entre 19

P

Paie-maîtres de l'état-major.. ..... 80b
Parry-Sound, Bureau de poste à..... 30a
Pâturage, Baux de terres à..... 20b

P

Pearce, William, Rapport de..... 8b
Pêches en eau profonde, C.-B..... 77d
Pêche, Règlements de 77e
Pêcheries, Rapport annuel sur les..... 11b
Pénitenciers du Canada..... 68b
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul 69, 69a
Pensions des miliciens 80d, 80e
Permis de coupe de bois 61
Pétition du conseil du Nord-Ouest..... 79
Pickering, Bureau de poste de..... 30b
Piliers dans la rivière Richelieu..... 59
Pinault, Louis et Michel 77f
Piscifactures 77e
Plante, J. B., Réclamation de..... 66e
Poisson blanc, Frai de..... 77e
Police à cheval, Rapport annuel du commissaire de la..... 8a
Police fédérale, Commissaire de la..... 44
Police maritime 77, 77e
Port-Hastings, Quai public à..... 26a
Port de Port-Hood..... 51a
Port Mulgrave..... 32
Port-Rowan, service de sauvetage de..... 89
Postes, Caisse d'épargnes des bureaux de. 37, 37a
Postes, bureaux de, à Muskoka, Parry-Sound et Nipissingue 30a
Postes, Rapport annuel du ministère des..... 7
Prince-Albert, Réclamations des habitants de 45b
Prince-Edouard, Réclamations de l'Ile du.... 26
Prince-Edouard, Union avec l'Ile du..... 76, 76a
Prisonniers métis..... 45c
Prisonniers métis dans le N.-O..... 45
Procès relatif à la rébellion.....52, 52a et 52b
Propriétaires riverains sur la rivière Richelieu..... 59
Propriétés du gouvernement à Sorel..... 20e
Propriétés saisies..... 80h
Provinces, Comptes avec les..... 18

Q

Québec, Fabrique de cartouches de.....80a, 80c

R

Rapport annuel sur les affaires des Sauvages 4
Rapports financiers, C. C. P..... 35
Rapports météorologiques..... 35f
Rapport sur la marine et les pêcheries, 1869.. 77b.
Rébellion, 1885 :
Rapport sur la suppression de la rébellion 6a
Eclaireurs de la police..... 44a
Dépenses..... 50
Détails sur les procès.....52, 52a et b
Lettres confidentielles..... 52c
Argent payé aux membres du parlement et aux sénateurs..... 52d

R

Rébellion—*Suite.*
Réclamations reconnues..... 52e
Commissions sur pertes..... 52f
Commission sur les réclamations militaires 80
Pensions militaires.....80d, 80e
Instructions aux non-combattants..... 80f
Transports et approvisionnements 80g
Propriétés saisies..... 80h
Etat-major du major général Middleton.... 80i
Correspondance relative aux dépenses..... 80j
Agents employés pour les achats..... 80k
Entrepreneurs des transports..... 80l
Médailles pour les volontaires..... 80n
Recensement du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. 36, 36c
Recettes et dépenses imputables au fonds consolidé 31
Réclamation de l'Ile du Prince-Edouard..... 26
Réclamation présentée par John Heney..... 91
Réclamation présentée par D. B. Woodworth 21
Réclamations des Métis..... 45c
Réciprocité de commerce avec les E.-U..... 65
Règlements concernant les terres et le bois, C.-B..... 61
Règlements de pêche..... 77
Remboursements de droits dans l'I. P. E..... 60
Remorquage dans les ports de la C.-B..... 88
Remorqueurs américains..... 88
Réserve du Fort-William, Sauvages de la.... 61
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel du.... 5
Reviseurs, Instructions aux officiers..... 54
Riel, Louis.....43 à 4
Rapport des médecins..... 4
Mémoire de sir Alexander Campbell 4
Instructions au juge et à la cour..... 4
Tout document relatif au procès 4
Notes sténographiques..... 4
Pétitions en faveur de l'exécution de la sentence..... 4
Pétitions en faveur de la commutation 4
La Reine *vs* Louis Riel. 4
Papiers saisis à Batoche.....43h, 4
Richibouctou, Port de 5
Riverains sur la rivière Richelieu..... 5
Rive Nord, Chemin de fer de la, et C. C. P.. 3

S

Saint-Jean, Cie de pont et de chemin de fer de prolongement de .....
Saint-Vincent-de-Paul, Pénitencier de..... 69,
Sainte-Catherine, Cie de Moulins et d'exploitation forestière de.....
Saisies au port de Winnipeg.....
Saisie de propriétés .....
Saunders et Wood, Libelle criminel contre..
Sauvages américains.....

S

Sauvages, Argent dû aux 38*i*
Sauvages du Nord-Ouest. 38*c*
Sauvages, Nourritures pour les. 38*f*
Sauvages de la réserve du Fort-William..... 61*a*
Scatterie, surintendant du sifflet de brume de 53*a*
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel 9
Section 16, Chemin de fer Intercolonial..... 66*f*
Seigneurie de Sorel..... 20*e*
Service civil, Rapport du bureau des Examinateurs du 50*a*
Service civil, Promotions et nominations 48*a*
Service civil, Liste du..... 48
Service de sauvetage, Port-Rowan 89
Sheffield et McKenzie, prétendue violation des lois de douane par.....34, 34*a*
Six Nations, Conseil tenu par les chefs des Sauvages des..... 38*a*
Sommes empruntées temporairement.. 46
Statistique criminelle 10*a*
Statistiques des chemins de fer 13*a*
Statuts, Distribution des..... 29*a*
Statuts revisés du Canada..... 29
Subventions aux chemins de fer fédéraux.... 20
Subventions provinciales aux chemins de fer 20
Subventions aux compagnies de chemins de fer 78, 78*a*
Subvention à la Nouvelle-Ecosse..... 78*b*
Suppression de la rébellion, rapport sur la..... 6*a*
Sweetnam, Inspecteur 30*b*

T

Températures, région de la Baie d'Hudson... 11*d*
Terres fédérales dans la C.-B..... 61*c*
Terres, Concessions de, aux compagnies de chemins de fer 20*f*
Terres, Concessions de, à M. Valin, M.P..... 20*a*
Terres à pâturages, Baux de 20*b*
Toronto et Brockville, trains de la malle entre 19
Transfert du phare du Cap-Race 53
Transports et provisions, Officiers chargés des 80*g*
Travaux publics, Rapport annuel..... 12

V

Valin, M., M. P., Terres concédées à..... 20*a*
Viger, Terres vendues dans..... 38
Voitures d'enfants, importées 33

W

Wagons particuliers, C.F.I..... 66*a*
Wilson et McCready, Convention avec 35*c*
Winnipeg à la Baie d'Hudson, Compagnie de chemin de fer et de navigation de..... 20*d*
Winnipeg, Saisies au port de..... 73
Woodworth, D. B., Réclamation faite par.... 21

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leurs titres au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'ordre a été donné de l'imprimer ou de ne pas l'imprimer.

ERRATUM DANS LA LISTE DE 1885.

A la page 55, document n° 140, lisez *Imprimés pour les documents de la session seulement*, au lieu de *Imprimés pour la distribution seulement.*

MATIÈRES DU VOLUME A.

Recensement des trois districts provisoires des territoires du Nord-Ouest, 1884-85—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Présentés à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable M Bowell—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885. Présentés à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable M. McLelan. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 24 mars 1886. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1886. Présenté à la Chambre des communes le 26 mai 1886. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1887. Présenté à la Chambre des communes le 28 mai 1886—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3. Rapport annuel de l'auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

4. Rapport annuel du département des Sauvages, pour l'année expirée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 3 mars 1886, par sir John A. Macdonald—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

5. Rapport annuel, états et statistiques du revenu de l'intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885. Présentés à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable J. Costigan.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

5a. Statistiques des canaux pour la saison de navigation de 1885, supplément n° 1 du rapport du revenu de l'intérieur pour l'année expirée le 30 juin 1885. Présentées à la Chambre des communes le 3 mai 1886, par l'honorable John Costigan. Douzième rapport sur l'inspection des poids, mesures et du gaz, supplément n° 2 du rapport du département du revenu de l'intérieur. Présenté le 2 juin 1886.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

MATIERES DU RAPPORT N° 5.

6. Rapport annuel du département de la milice et de la défense du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 4 mars 1886, par sir Adolphe Caron..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6a. Rapport sur la suppression de la rébellion dans les territoires du Nord-Ouest et les matières qui s'y rattachant, en 1885. Présenté à la Chambre des communes le 20 mai 1886, par sir Adolphe Caron..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

7. Rapport annuel du directeur général des postes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Présenté à la Chambre des communes le 5 mars 1886, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8. Rapport annuel du département de l'intérieur, pour l'année terminée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 8 mars 1886, par l'honorable Thomas White—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8a. Rapport annuel du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, pour l'année 1885. Présenté à la Chambre des communes le 24 mars 1886, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8b. Rapport détaillé sur toutes réclamations pour terres et droits de participation à l'octroi des Métis du Nord-Ouest présentées par des colons établis le long de la Saskatchewan-Sud et dans le voisinage, à l'ouest du rang 26, 2e méridien ouest, dans les établissements connus sous les noms de Saint-Louis de Langevin, Saint-Laurent ou Batoche et Lac-aux-Canards. Présenté à la Chambre des communes le 15 avril 1886, par l'honorable Thomas White—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

9. Rapport annuel du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 12 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9a. Sommaire des compagnies constituées en vertu des actes du Canada de 1869 et 1877, concernant les compagnies par actions, depuis le 7 mai 1869 jusqu'au 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 12 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Pas imprimés.*

10. Rapport annuel du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 15 avril 1886, par l'honorable J. Carling—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10a. Statistique criminelle pour l'année 1884..*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

10b. Rapport sur les Archives du Canada, 1885, par Douglass Brymner, archiviste. Présenté à la Chambre des communes le 20 mai 1886, par l'honorable John Carling—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

10c. Relevés de la statistique mortuaire, pour l'année 1885—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

11. Dix-huitième rapport annuel du département de la marine et des pêcheries, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable G. E. Foster..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11a. Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, pour l'année civile terminée le 31 décembre 1885..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11b. Rapport annuel du département des pêcheries du Canada, pour l'année 1885. Présenté à la Chambre des communes le 27 mai 1886, par l'honorable G E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11c. Rapport sur la seconde exploration de la baie d'Hudson, commandée par le lieutenant A. R. Gordon, de la marine royale, 1885. Présenté à la Chambre des communes le 10 mai 1886, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

11d. Cartes indiquant la température moyenne de la région de la Baie-d'Hudson, et de la partie est du Canada, pour les mois et année écoulés depuis septembre 1884 jusqu'à octobre 1885, par Andrew R. Gordon. Présentées à la Chambre des communes le 10 mai 1886, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimées.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

12. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 26 février 1886, par sir Hector L. Langevin..... ..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1884 au 30 juin 1885, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 8 mars 1886, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

13a. Rapports et statistiques des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, 1884-85. Présentés à la Chambre des communes le 7 mai 1886, par sir Hector Langevin..... *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

14. Relevés des états fournis par les compagnies d'assurance contre l'incendie et les risques de la navigation intérieure, au Canada, pour l'année 1885. Présentés à la Chambre des communes le 2 avril 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

15. Rapport annuel du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885. Présenté à la Chambre des Communes le 1er mars 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

15a. Correspondance, rapports du ministre de la justice et arrêtés du conseil au sujet de la législation provinciale, de 1867 à 1884. Présentés à la Chambre des communes le 1er avril 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson ....*Imprimés pour la distribution seulement.*

16. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 25 février 1886, par M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

17. Listes des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1885. Présentées à la Chambre des communes du Canada le 17 mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

18. Comptes de la ci-devant province du Canada et des provinces d'Ontario et Québec avec le Canada, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1885. Présentés à la Chambre des communes le 29 mai 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

19. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mars 1885—État donnant la date et l'heure du départ de Toronto et de l'arrivée à Brockville de tous les trains du Grand-Tronc faisant le service des malles de Sa Majesté, depuis le premier février jusqu'au 30 avril des années 1881, 1882, 1883, 1884, et pour l'année courante, jusqu'à la date de la

réponse à cet ordre ; aussi, la date et l'heure du départ de Brockville et d'Ottawa et de l'arrivée à Ottawa et à Brockville de tous les trains faisant un service semblable sur la partie du chemin de fer du Pacifique canadien qui s'étend entre les deux points en dernier lieu nommés, pendant la même période. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1886—*M. Cameron (Middlesex)*—*Pas imprimée.*

19a. Réponse supplémentaire à ordre du 24 février 1885—Copie des rapports requis de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc en vertu de l'Acte refondu des chemins de fer de 1879, et des actes de 1881 et 1884 qui l'amendent, pour l'exercice 1883-1884, séparément dans chaque cas, et 1. Le nombre de milles de la ligne-mère du Grand-Tronc, avec un état du coût total réel de construction et d'équipement ; le coût séparé, par mille, de la construction de la dite ligne-mère, sans matériel roulant ; le montant total du compte de capital existant actuellement contre le dit chemin, y compris son équipement. 2. Un état détaillé montrant les différents embranchements ou lignes latérales possédés actuellement par la dite compagnie, et comprenant le nombre de milles de chacun de ces embranchements, et les sommes payées séparément pour chacun. Comment ces sommes ont été payées ; si elles l'ont été en espèces, ou en obligations, avec un état détaillé de la nature de ces obligations ; la somme pour laquelle chacune de ces obligations a été vendue, et le montant net réalisé par chacune d'elle. 3. Un état détaillé de toute ligne ou lignes de chemin de fer affermées par la compagnie du Grand-Tronc, ou qu'elle s'est engagée à exploiter en payant un percentage des profits ou à d'autres conditions, avec la longueur de chacune de ces lignes, et les conditions détaillées des arrangements faits au sujet de chacune d'elles. 4. Un état détaillé de tout intérêt que peut avoir le Grand-Tronc dans tout autre chemin ou chemins de fer, et les obligations qu'il peut avoir en sa possession concernant chacun d'eux. 5. Un état détaillé des profits nets de chacun des chemins mentionnés dans les quatre clauses précédentes après déductions faites des frais d'exploitation pendant l'année fiscale de chacun des dits chemins de fer, avec un état détaillé de la proportion des frais d'exploitation relativement aux profits bruts, dans chaque cas. 6. Si quelque somme ou quelques sommes ont été payées par la compagnie du Grand-Tronc pour la construction du chemin de fer de Toronto et Ottawa ; et le coût total de telle construction, avec un état des profits bruts et nets du dit chemin pendant la dernière année fiscale du dit chemin ; et un exposé indiquant d'où proviennent ces fonds ; aussi, l'indication de l'endroit où ils paraissent dans les comptes ou rapports de la compagnie du Grand-Tronc. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1886.—*M. Mitchell.* ....*Pas imprimée.*

19b. Réponse à un Ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1885 :—Liste détaillée des noms, avec le domicile ou l'adresse d'affaires de chacun des divers actionnaires du chemin de fer du Grand-Tronc, à la date du 1er janvier dernier. Présentée à la Chambre des communes le 2 mars 1886.—*M. Mitchell* .....*Pas imprimée.*

20. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 mars 1884 :—Etat indiquant les montants d'argent payés par la Puissance, les provinces ou les municipalités, ou les octrois de terre donnés sous forme de boni, ou autrement, pour la construction ou l'équipement de chemins de fer (autres que le chemin de fer Canadien du Pacifique), depuis la Confédération, avec les dates de tels paiements, et les noms des divers chemins de fer ainsi aidés. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1886.—*M. Mulock*.....*Pas imprimée.*

20a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1886—Rapport des concessions de terres accordées à M. Valin, M.P., dans les territoires du Nord-Ouest, avec la date des lettres patentes pour icelles, leurs quantités, localités, prix et paiements, et de toutes les concessions ainsi faites soit à M. Valin seul, soit à d'autres en société avec lui. Présentée à la Chambre des communes le 16 mars 1886.—*M. Casgrain*.....*Pas imprimée.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

20b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat donnant: 1. Le nombre total d'acres de terres à pâturages louées jusqu'au 1er mars 1886. 2. Les noms des locataires de pâturages qui ont du bétail sur les terres affermées ; le nombre d'acres compris dans chaque bail ; la date du bail ; la position géographique de la superficie comprise dans chaque bail ; le numéro du bail ; le nombre de têtes de bétail sur chaque terre affermée ; la date à laquelle le bétail a été mis en premier lieu sur les dits pâturages, et le nombre total d'acres compris dans ces baux. 3. Les noms des locataires de pâturages qui n'ont pas mis de bétail sur les terres

affermées; le nombre d'acres compris dans chaque bail; la position géographique de la superficie couverte pour chaque bail; le numéro du bail; et le nombre total d'acres compris dans ces baux. 4. Le revenu total provenant de ces baux. Tous les états demandés devant être jusqu'à la date du 1er mars 1886. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886.—*M. Charlton*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

20c. Copie certifiée d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par l'honorable député-gouverneur en conseil, le 19 mai 1885, concernant la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886, par l'honorable Thos. White..... *Pas imprimée.*

20d. Copie certifiée d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur en conseil, le 29 mars 1886, concernant la Compagnie de chemin de fer et de steamers de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886, par l'honorable Thos. White..... *Pas imprimée.*

20e. Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mai 1886, demandant une liste donnant le nom de toutes les personnes occupant, en vertu de baux annuels, des propriétés du gouvernement dans la seigneurie de Sorel. Présentée au Sénat le 19 mai 1886. —*L'honorable M. Guévremont*..... *Pas imprimée.*

20f. Copie des ordres en conseil, correspondance, etc., concernant des octrois de t erres fédérales aux compagnies de chemins de fer qui suivent:—Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle; Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest; et Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1886, par l'honorable Thos. White..... *Pas imprimée.*

21. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 7 mai 188?—Copie de toute correspondance, rapports, comptes et autres papiers relatifs à toute demande d'indemnité présentée par D. B. Woodworth et autres, pour du gravier que l'on prétend avoir été pris sur le terrain des réclamants pour l'usage sur l'embranchement de Pembina du Pacifique canadien; aussi, copie de la preuve relative à cette demande faite devant le bureau des arbitres fédéraux, indiquant le montant demandé, la sentence (s'il en est) portée par les dits arbitres, et quelles sommes ont été payées par suite de cette sentence. Présentée à la Chambre des communes le 1er mars 1886. *M. Casey*..... *Pas imprimée.*

22. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, pendant l'année expirée le 31 décembre 1885, donnant le nom et le rang de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, et si la vacance a été subséquemment remplie, et, dans ce cas, si elle l'a été par promotion ou par une nouvelle nomination, et les appointements du nouveau fonctionnaire nommé, sous l'autorité de l'acte 46 Victoria, chapitre 8, article 15. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan...*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

22a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 2 avril 1884—Copie de toute correspondance, papiers et télégrammes entre le gouvernement ou aucun de ses membres et aucune personne ou personnes, au sujet de la mise à la retraite de James Hearn, ci-devant officier des douanes à Arichat, N.-E.; et aussi, copie de toute correspondance et télégrammes se rapportant à la nomination de son successeur et au maintien de ce dernier en charge. Présentée à la Chambre des Communes le 9 mars 1886—*M. Kirk*..... *Pas imprimée.*

22b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat indiquant:—1° Le nom de chaque personne se trouvant sur la liste des employés mis à la retraite au 1er janvier 1886; 2° La date à laquelle chaque telle personne a été mise à sa retraite; 3° Le montant payé à la caisse de retraite par chaque personne dont le nom est porté sur la liste; 4° Le montant payé à chaque personne se trouvant sur cette liste, jusqu'au 1er janvier 1886. Présentée à la Chambre des communes le 20 avril 1886.—*M. Mc Mullen*..... *Pas imprimée.*

23. Etat des paiements portés au compte des dépenses imprévues par arrêtés en conseil depuis le 1er juillet 1885 jusqu'à cette date, en conformité de l'Acte 48 Victoria, chapitre 41. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

24. Etat des mandats émis depuis la dernière session du parlement, par le gouverneur général, pour l'exercice 1885-86, en conformité de l'acte 41 Victoria, chapitre 7, article 32, paragraphe 2. Présenté à la Chambre des communes le 1er mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Pas imprimée.

25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 16 février 1885—Relevé détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement et toute autre personne ou personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 28 janvier 1884, jusqu'à cette date. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1886.—*M. Somerville (Brant)*.....*Pas imprimée.*

26. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 12 mars 1885—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et les autorités fedérales depuis la dernière session du parlement au sujet de la réclamation faite le premier pour des deniers dépensés par lui du 1er juillet 1873 à janvier 1883, pour la construction et l'entretien de jetées et quais. Aussi, copie de tous rapports faits depuis la dernière session, par le ministre des travaux publics ou aucuns de ses subordonnés, sur la dite réclamation, et de tous ordres en conseil y relatifs. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1886.—*M. Davies*.....*Imprimée pour la distribution seulement.*

26*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1886—Copie de toute correspondance avec le ministre des travaux publics, le ministre des chemins de fer et canaux, et le ministre de la marine et des pêcheries, touchant les réparations du quai public à Port Hastings, Inverness, N.-E. Présentée à la Chambre des communes le 31 mars 1886.—*M. Cameron (Inverness)*.....*Pas imprimée.*

27. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de la correspondance et pétitions au sujet des causes de libelle intentées contre Saunders et Wood, et entendues en décembre 1884, devant un magistrat des Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1886.—*M. Blake*.....*Pas imprimée.*

28. Réponse (*partielle*) à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1885—Copie des notes sténographiques de la cause plaidée devant le Conseil privé, au sujet du différend survenu entre les provinces du Manitoba et de l'Ontario, relativement à la limite occidentale de cette dernière province ; aussi, copie de la demande en revendication telle que présentée au Conseil privé par le procureur général de l'Ontario ; aussi, un exposé des motifs allégués par le procureur général de l'Ontario pour se désister de sa réclamation sur cette partie du territoire qui s'étend du lac des Bois aux montagnes Rocheuses ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre les autorités fédérales et le gouvernement de l'Ontario, au sujet de l'arbitrage et de la sentence arbitrale, et aussi au sujet de la décision du Conseil privé, qui n'a encore été ni demandée ni produite. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1886.—*M. Rykert*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

28*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 8 mars 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario, au sujet de la législation impériale projetée en vue de confirmer la décision de la reine en conseil sur les limites ouest et nord-ouest de l'Ontario. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1886—*M. Mills*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

29. Projet des Statuts Revisés du Canada déposés sur le bureau le 3 février 1885, auxquels ont été ajoutés les actes passés pendant la session tenue dans les 48ème et 49ème années du règne de Sa Majesté. Présenté à la Chambre des Communes le 3 mars 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson.
Pas imprimé.

29*a*. Rapport conforme à l'acte 31 Vic., chap. 1, article 14, faisant connaître comment ont été distribués les statuts du Canada pendant l'année 1885. Présenté à la Chambre des communes le 8 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Pas imprimé.*

30. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1886—Etat donnant les noms de toutes personnes qui ont soumissionné pour le transport des malles entre Calgary et Fort-McLeod, le montant spécifié dans chaque soumission, à qui le contrat a été accordé ; et

aussi, copie de tous papiers et de toute correspondance concernant le dit contrat. Présentée à la Chambre des communes le 4 mars 1886.—*M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

30a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1886—Relevé du nombre de bureaux de poste établis dans les districts de Muskoka, Parry-Sound et Nipissingue, ainsi que le coût et les recettes de chaque bureau, pour chacune des années qui se sont écoulées depuis 1879. Présentée à la Chambre des communes le 22 mars 1886.—*M. Cook*.....*Pas imprimée.*

30b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1886—Copie de tous rapports faits par l'inspecteur Sweetnam concernant certaines accusations d'irrégularité dans l'administration du bureau de poste de Pickering, comté d'Ontario, et particulièrement de son rapport sur l'enquête qu'il a faite au village de Pickering en décembre 1883; aussi, copie de toute correspondance échangée entre l'inspecteur Sweetnam et le département des postes se rapportant en aucune manière aux accusations portées contre l'administration du dit bureau de poste; et aussi, copie des instructions données à l'inspecteur touchant tel rapport. Présentée à la Chambre des communes le 19 avril 1886.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*

31. Répense à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1886—Etat détaillé des recettes et des dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1884 at 1er mars 1885, et du 1er juillet 1885 au 1er mars 1886.—Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1886.—*Sir Richard Cartwright*.....*Imprimée pour la distribution seulement.*

32. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1885—Copie de tous papiers, lettres, correspondance et minutes du conseil concernant l'érection de Port-Mulgrave, dans le comté de Guysboro', comme port secondaire de Port-Hawkesbury, dans le comté d'Inverness. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1886.—*M. Kirk*.....*Pas imprimée.*

33. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 avril 1883—Relevé du nombre de voitures d'enfants importées en Canada, chaque année, depuis le 1er juillet 1878 jusqu'au 1er juillet 1882, et le montant des droits perçus chaque année. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1886.—*M. McCraney*.....*Pas imprimée.*

34. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de tous ordres, lettres, pièces justificatives, mémoires, correspondance ou autres documents de quelque nature que ce soit, en possession ou sous le contrôle du département du ministre des douanes ou d'aucun des membres du gouvernement ou de ses employés, ou se rattachant en aucune manière aux accusations portées contre le nommé John Leander McKenzie, de la maison Sheffield et McKenzie, de Canning, comté de King, Nouvelle-Ecosse, pour infractions aux lois de douane en attestant sous serment de fausses factures ou autrement, avec copie de la décision du département à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes, le 5 mars 1886.—*M. Moffat*.....*Pas imprimée.*

34a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de tous ordres, lettres, pièces justificatives, mémoires, correspondance ou autres documents de quelque nature que ce soit, en possession ou sous le contrôle du département du ministre des douanes ou d'aucun des membres du gouvernement ou de ses employés, ou se rattachant en aucune manière aux accusations portées contre le nommé John Leander McKenzie, de la maison Sheffield et McKenzie, de Canning, comté de King, Nouvelle-Ecosse, pour infractions aux lois de douane en attestant sous serment des factures fausses ou autrement, avec copie de la décision du département à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 27 avril 1886. *M. Moffat*.....*Pas imprimée.*

35. Réponse (*partielle*) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant des détails concernant: 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous arrêtés du conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 8 mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

35*a*. Réponse (*supplémentaire*) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique canadien, et donnant les détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4 Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercice précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

35*b*. Correspondance échangée entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien et le département de l'intérieur, tel que requis par la résolution de la Chambre des communes, du 20 février 1882. Présentee à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable Thos. White—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

35*c*. Articles de convention intervenue entre Andrew Onderdonk et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, pour ériger et parachever une gare mixte de voyageurs et de marchandises à North-Bend ; une à Chinaman Ranche, et une à Pennie, sur la ligne du Pacifique canadien dans la Colombie-Anglaise. Aussi entre Wilson et McCrady et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, pour ériger une remise à locomotives à dix compartiments sur le terrain de la station du chemin de fer du Pacifique canadien, à North Bend, Colombie-Anglaise. Et aussi entre MM. Head, Wrightson et Cie et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, pour fournir des pilotis en fer avec chapeaux et sabots pour le quai du chemin de fer du Pacifique canadien à Port-Moody, Colombie-Anglaise. Présentés à la Chambre des communes le 19 mars 1886, par l'honorable J. H. Pope—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

35*d*. Réponse à une adresse de la Chambre à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de toute corrospondance échangée entre le gouvernement ou aucun de ses membres et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et la compagnie de la Rive-Nord, et entre les deux compagnies, concernant le prolongement de la ligne du Pacifique jusqu'au port de Québec ; de tous contrats passés entre les dites deux compagnies à ce sujet ; de tous les ordres en conseil passés pour cet objet, ainsi qu'un relevé de tous les deniers payés par le gouvernement pour le même objet et en conformité des actes 47 Vic., chap, 8, et 48-49 Vic., chap. 58. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Laurier.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

35*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Copie de tout arrangement ou contrat intervenu entre la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada, et celle du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest, en qualité de fermiers de la ligne de jonction du chemin de fer du Nord et du Pacifique de Gravenhurst à Callander, concernant le prix d'entier parcours et les taux de fret et de passagers sur la ligne du Pacifique canadien, tel que stipulé dans la convention du 12 avril 1884, en vertu de laquelle le gouvernement a accordé un subside de $12,000 par mille pour la construction du chemin de fer de Gravenhurst à Callander. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Edgar*..... *Imprimée pour les documents de la session seulement.*

35*f*. Copies de lettres de James A. Dickey, bureau de l'ingénieur-inspecteur du gouvernement, sommet des Selkirks, renfermant des extraits de son journal, au sujet des conditions atmosphériques, des avalanches, etc. Présentées à la Chambre des communes le 3 mars 1886, par l'honorable J. H. Pope..... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

36. Rapport sous l'autorité de l'acte 48-49 Victoria, chapitre 3, intitulé : "Acte à l'effet de pourvoir à l'exécution d'un recensement dans la province du Manitoba, les territoires du Nord-Ouest, et le district de Kéwatin." Présenté à la Chambre des communes le 9 mars 1886, par l'honorable J. Carling..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

36a. Rapports des dépenses encourues pour le recensement de 1881, en conformité de l' "Acte concernant les recensements et les statistiques, 1879." Aussi,—Rapport des travaux faits et état des sommes dépensées sous l'autorité de l'acte 48-49 Vic., chap. 3, intitulé : "Acte à l'effet de pourvoir à l'exécution d'un recensement dans la province du Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest et le district de Kéwatin." Présentés à la Chambre des communes le 15 mars 1886, par l'honorable J. Carling.....*Pas imprimés.*

36b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 31 mars 1886—Copie de la nomination de Angus Mcdonald, de Upper Washabuck, comté de Victoria, N.-E., en qualité d'énumérateur de recensement en 1881. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou aucun de ses membres et de toute autre personne au sujet de son annulation. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1886.—*M. Kirk*.....*Pas imprimée.*

37. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 mars 1885—Etat indiquant le nombre de personnes qui, le 30 juin 1884, avaient en dépôt à la banque d'épargnes du département des postes les montants suivants :—Nombre de personnes dont les dépôts n'excédaient pas $100 ; nombre de personnes dont les dépôts étaient de $100 à $500 ; nombre de personnes dont les dépôts étaient de $300 à $500 ; nombre de personnes dont les dépôts étaient de $500 à $1,000 ; nombre (s'il en est) de personnes dont les dépôts excédaient $1,000, et le montant, s'il en est, de chacune des diverses sommes excédant $1,000, et donnant dans chaque classe le nombre de déposants, hommes et femmes, aussi la province où ont été faits les dépôts, et les mêmes informations sous tous rapports concernant les déposants dans les banques d'épargnes du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. Fairbank*.....*Pas imprimée.*

37a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Relevé indiquant le montant déposé dans les différentes caisses d'épargnes et caisses d'épargnes postales, et à la disposition du gouvernement, dans toute la Puissance, et donnant la localité où se trouve chaque caisse d'épargne ou caisse d'épargne postale, ainsi que le montant à la disposition du gouvernement, et déposé dans chaque banque, respectivement. Présentée à la Chambre des communes le 7 mai 1886—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

38. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 27 avril 1885—Etat donnant : 1. Le nombre des terres vendues dans le canton Viger, Témiscouata, appartenant aux Sauvages, le montant de la vente, et le nom des acquéreurs. 2. Les paiements faits au département, à l'agent, M. G. H. Deschênes, et à M. Antoine LeBel, donnant en détail la date de ces paiements, lorsqu'ils ont été faits, et le montant de ces divers paiements. 3. Un état détaillé des montants transmis au département par MM. Deschênes et LeBel, sur ce qu'ils avaient retiré jusqu'à ce jour, et à la date de cette transmission. 4. Copie du rapport de M. Dingman, lors de sa visite à l'agence pour Viger en septembre 1884. 5. Copie de la correspondance échangée avec le département concernant les réclamations d'Edouard Morin et autres, pour les terres qu'ils avaient achetées sur cette réserve des Sauvages. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886—*M. De St. Georges*.....*Pas imprimée.*

38a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Copie des minutes des conseils tenus par les chefs des Six Nations, pendant le mois de décembre 1885. Présentée à la Chambre des communes le 22 mars 1886.—*M. Paterson (Brant)*.....*Pas imprimée.*

38b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—Etat indiquant les sommes d'argent payées au chef Kah ke-wa-quo-na-by (connu autrement sous le nom de chef Jones), l'éditeur du journal *The Indian*, dans le cours des quatre dernières années ; le détail des services pour lesquels les dites sommes ont été payées, ainsi que copie de toute correspondance et ordres en conseil se rattachant à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 23 mars 1886 —*M. Somerville (Brant)*.....*Pas imprimée.*

38c. Réponse (*partielle*) à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 16 avril 1886, pour copie de la correspondance échangée entre le gouvernement des Etats-Unis et le gouvernement du Canada au sujet de la présence de Sauvages américains sur le territoire canadien ; copie des communications d'officiers de la police à cheval et des ordres en conseil ou des instructions départementales se rapportant à ce sujet, qui n'ont pas encore été publiés dans le rapport annuel de la division des Sauvages du département de l'intérieur ; aussi un état de

l'augmentation ou de la diminution de la population sauvage du Nord-Ouest, le dit état devant être basé sur le nombre des Sauvages qui ont été payés lors des traités passés en 1871 et les années suivantes, et sur le nombre de ceux qui sont payés actuellement; aussi, copie des renseignements non encore imprimés sur le nombre de Sauvages qui se sont livrés aux travaux agricoles, et copie des plaintes (s'il en existe) présentées par la société protectrice des aborigènes, les évêques et le clergé des divers corps de missionnaires du Nord-Ouest ou par d'autres personnes au sujet du traitement des Sauvages du Nord-Ouest; aussi un état approximatif des approvisionnements alimentaires fournis aux dits Sauvages depuis la date du traité n° 1 de 1871. Présentée au Sénat le 23 mars 1886.—*L'honorable M. Schultz*.....*Pas imprimée.*

38*d* Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1886—Copie des rapports faits par des personnes non au service du gouvernement, auxquelles des échantillons de farine destinée aux Sauvages du Nord-Ouest ont été soumis pour inspection pendant les années 1883, 1884 et 1885. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1886.—*M. Paterson (Brant)*—*Pas imprimée.*

38*e*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 31 mars 1886—Copie de l'ordre en conseil nommant certaines personnes à titre d'inspecteurs ou commissaires des affaires des Sauvages dans le Nord-Ouest, en 1878; aussi, copie des rapports des dits inspecteurs ou commissaires, s'il en est. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1886. *M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

38*f*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—Copie de tous rapports, communications, lettres ou autres papiers adressés par quelque agent du gouvernement ou autre personne à quelque membre du gouvernement ou à aucun département du gouvernement, depuis le 1er avril 1882, touchant l'insuffisance des provisions, soit en quantité ou en qualité, fournies par le gouvernement à aucuns Sauvages quelconques dans les Territoires du Nord-Ouest, ou se rapportant à la situation d'aucuns sauvages quelconques du Nord-Ouest qui ont pu souffrir ou mourir par suite du manque de provisions. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1886.—*M. Mulock*,.....*Pas imprimée.*

38*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le surintendant général des affaires des Sauvages, aucun employé officiel du département des Sauvages, ou l'officier-reviseur de la division ouest d'Elgin, et M. Beattie, agent des Sauvages à la réserve des Sauvages dans le township d'Orford, au sujet de ses devoirs ou de l'inscription qu'il a faite des électeurs sauvages, ou touchant la qualification d'aucun Sauvage. Présentée à la Chambre des communes le 21 avril 1886.—*M. Casey*. ....*Pas imprimée.*

38*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Copie: 1° de tous contrats passés avec I. G. Baker et Cie pour approvisionnements que ces derniers étaient convenus de fournir à la police à cheval, pendant les années 1884 et 1885; 2° de tous comptes de I. G. Baker et Cie pour tels approvisionnements pour les dites années. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886. *M. Cameron (Huron)*.....*Pas imprimée.*

38*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1886—Etat comprenant tous les relevés et toutes les évaluations dressés par le département des Sauvages, au sujet des sommes dues aux Sauvages en vertu du traité Robinson; aussi, copie de toute correspondance et de tous documents quelconques se rapportant au même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 4 mai 1886.—*M. Dawson*. .....*Pas imprimée.*

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 avril 1885—Etat indiquant les montants portés au compte de la dette publique du Canada, qui ont été dépensés pour chemins de fer, canaux et navigation, dans la Colombie-Anglaise, les Territoires du Nord-Ouest, Kéwatin, Manitoba, Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, l'Ile du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse proprement dite, l'Ile du Cap-Breton, jusqu'au 1er janvier 1885; aussi indiquant la superficie et la population de chacune de ces divisions du Canada, respectivement. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. Vanasse*. .....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Relevé indiquant l'argent reçu par le gouvernement pour les droits d'exportation prélevés sur le chêne, le pain et l'épinette depuis le confédération jusqu'au 1er janvier 1885; le total reçu de chaque port d'exportation

où tels droits ont été perçus, avec le détail des sommes prélevées chaque année, les noms de chaque personne ayant payé ces droits, et le montant qu'il ou elle a payé chaque année. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*

41. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 12 mars 1885—Copie de tous rapports, ordres en conseil et correspondance, non encore demandés, au sujet de l'effet de la décision de la cour Suprême relativement à l'Acte des Licences de 1883, et un exposé des mesures à être prises pour en obtenir la révision, ainsi que des mesures que l'on se propose de prendre dans l'intervalle en vertu de l'Acte; aussi copie de toutes lettres ou télégrammes adressés aux commissaires ou inspecteurs, leur donnant des instructions pour les guider dans leur conduite ou leurs actes, et des informations concernant les intentions ou les actes du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. Blake.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

41*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1885—Numéro et titre de toutes causes entrées pour plaidoirie au dossier de la cour Suprême du Nouveau-Brunswick, *in banco*, la date de chaque entrée d'icelles, la date de la plaidoirie et celle du jugement dans chaque cause; l'état devant comprendre toutes les causes depuis le 1er mai 1879 jusqu'au 31 décembre 1884, et spécifier celles des causes dans lesquelles des questions originant des clauses de l'Acte de Tempérance du Canada de 1878, ou de l'Acte des Licences pour la vente des liqueurs de 1883, ont été soulevées, ainsi que les cités ou comtés dans lesquels les dites actions ont été prises, ou les dites questions ont été d'abord soulevées. Présentée à la Chambre des communes le 31 mars 1886—*M. Foster*.....*Pas imprimée.*

41*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Relevé des noms de toutes les causes dans lesquelles jugement a été rendu par la cour Suprême du Canada et dont aucun rapport n'a encore été publié, ainsi que les dates respectives auxquelles les dits jugements ont été rendus. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886—*M. Barker*.....*Pas imprimée.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er mars 1886—Etat dressé suivant la formule employée pour les relevés publiés dans la *Gazette*, des exportations et importations, du 1er juillet 1884 au 1er février 1885, et du 1er juillet 1885 au 1er février 1886, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1866—*Sir Richard Cartwright*.....*Pas imprimé.*

43. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1886—Copie du rapport des médecins chargés par le gouvernement de s'enquérir de l'état mental de Louis Riel, après sa condamnation. Présentée à la Chambre des communes le 9 mars 1886.—*M. Coursol.—Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

43*a*. Mémoire de sir Alexander Campbell sur le cas de Louis Riel, convaincu de haute trahison et exécuté pour ce crime. Présenté à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

43*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de toute instruction, commission, lettres, télégrammes ou instructions quelconques donnés, fournis ou envoyés par le gouvernement, quelqu'un ou quelques-uns des ministres, ou quelqu'un des officiers du département de la Justice, à Son Honneur Hugh Richardson, juge, concernant le procès de Riel, à Régina. Aussi, copie de toute instruction quelconque donnée à qui que ce soit du personnel de la cour présidée par le dit juge, et aux avocats qui ont représenté le gouvernement au dit procès. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1886.—*M. Amyot*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

43*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 mars 1886—Copie de tous les documents formant le dossier du procès de Sa Majesté contre Louis Riel, à Régina, y compris liste des jurés, noms des jurés récusés, par qui ils l'ont été, la liste des jurés choisis (*empanelled*), les motions et affidavits produits, les témoignages, les incidents du procès, les adresses des avocats, du prisonnier et la charge du juge, le nom des juges ou juges adjoints qui ont conduit le procès, le nom des avocats pour la poursuite et la défense, en un mot tout document quelconque concernant le procès, et aussi le verdict et la recommandation à la clémence de la cour. Présentée à la Chambre des Communes le 15 mars 1886—*M. Amyot.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

43*d* Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—1° Copie des notes sténographiques prises sur la demande présentée pour différer d'un mois à compter du 1er juillet 1885, le procès de Louis Riel, le plaidoyer de l'avocat du prisonnier pour, et celui de l'avocat de la Couronne, contre tel délai, les observations et les décisions ou règles du juge à ce sujet; 2° Les notes sténographiques prises sur cette partie de l'interrogatoire contradictoire de Charles Nolin par laquelle l'avocat du prisonnier a voulu prouver l'insanité de Riel; l'opposition de ce dernier à cette ligne de défense, et son désir de se dispenser des services de son avocat, et le plaidoyer de l'avocat ainsi que les observations et les décisions ou règles du juge à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1886. *M. Cameron (Huron)*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

43*e*. Pétitions adressées à Son Excellence le gouverneur général:—De A. B. Dunnet et autres, de Régina, T.N.-O., et de A. G. Hamilton et autres, de Moosomin, T.N.-O., demandant séparément que la sentence prononcée contre Louis Riel ne soit modifiée en aucune manière, que la loi suive son cours et que la clémence de l'Exécutif soit refusée. Communication signée par James Boddy, secrétaire de district, au nom de la Loyale Association Orangiste de Toronto-Ouest, demandant l'exécution de la sentence de mort prononcée contre Louis Riel; et lettre adressée à l'honorable Conseil privé, signée par Charles O'Hara, de Cranbourne, dans la province de Québec, journalier, exposant la nécessité de la mise à exécution de la sentence de mort prononcée contre Louis Riel. Présentée à la Chambre des communes le 18 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

43*f*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1866, pour copie de toutes pétitions, communications ou représentations en faveur de la commutation de la sentence de Louis Riel. Présentée à la Chambre des communes le 23 mars 1886,—*M. Laurier*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

43*g*. La Reine *vs.* Riel, accusé et convaincu de haute trahison—Rapport du procès à Régina—Appel à la cour du Banc de la Reine, Manitoba—Appel au Conseil privé d'Angleterre—Pétition pour l'examen du condamné par des médecins-experts—Liste des pétitions pour la commutation de la sentence. Présenté à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.
Imprimés pour la distribution seulement.

43*h*. Réponse (*partielle*) à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Copie de tous les papiers trouvés dans la chambre du conseil des insurgés à Batoche, et plus spécialement: 1° du journal de Louis Riel; 2° du registre des procès-verbaux et des arrêtés du conseil des insurgés; 3° de la correspondance de Louis Riel. Présentée à la Chambre des communes le 17 mai 1886.—*M. Laurier*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

43*i*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Copie de tous les papiers trouvés dans la chambre du conseil des insurgés à Batoche, et plus spécialement: 1° du journal de Louis Riel; 2° du registre des procès-verbaux et des arrêtés du conseil des insurgés; 3° de la correspondance de Louis Riel. Présentée à la Chambre des communes, le 17 mai 1886.—*M. Laurier*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

44. Rapport du commissaire de la police fédérale, en conformité de l'Acte 31 Victoria, chap. 73. Présenté à la Chambre des communes le 11 mars 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson.
Pas imprimé.

44*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 avril 1886, pour un état donnant les noms et le nombre des personnes qui ont servi comme éclaireurs dans la police à cheval pendant l'insurrection du Nord-Ouest. Aussi, les noms de celles qui, depuis cette époque, ont demandé un octroi gratuit de terre pour les dits services, comme il en a été accordé aux volontaires. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886—*M. Sproule*.....*Pas imprimée.*

45. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de tous ordres en conseil relatifs aux prisonniers métis au Nord-Ouest, passés dans les trois mois qui ont précédé le 16 novembre 1885. Présentée à la Chambre des communes le 11 mars 1886.—*M. Desaulniers (Maskinongé)*.....*Pas imprimée.*

45*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Relevé du nombre de Métis des Territoires du Nord-Ouest qui ont prouvé leurs réclamations devant la commission au

Fort-Qu'Appelle, Buttes de Tondre, Vallée de la Qu'Appelle, Régina, Creek-aux-Erables, Calgary, Fort-McLeod, Creek Pincher, Edmonton, Saint-Albert, Fort Saskatchewan, Victoria, Fort Pitt, Battleford, Prince-Albert, Batoche, Lac-aux-Canards, Fourches de la Saskatchewan, Fort-à-la-Corne, Comptoir de Cumberland, Mâchoire de l'Orignal et Willow Bunch, dans les Territoires du Nord-Ouest,—aussi, aux Grands Rapides, dans le Kéwatin, et à Winnipeg et Griswold, dans le Manitoba, donnant, dans chaque cas, le nombre des chefs de familles et des mineurs, ainsi que le nombre de personnes du sexe masculin et du sexe féminin. Aussi, copie de toutes les pétitions enregistrées dans le département de l'intérieur, demandant le redressement des griefs, avec le nom des pétitionnaires, faisant la distinction entre ceux dont les réclamations avaient été déjà réglées dans le Manitoba, et ceux dont les réclamations ne l'avaient pas été. Aussi, le nombre de Métis du Manitoba qui ont prouvé leurs réclamations avant le 20 avril dernier, sur la liste supplémentaire, et de ceux qui les ont prouvées après cette date. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886.—*M. Ross*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

45*b*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 mars 1883.—Copie de la correspondance et des mémoires concernant les réclamations des habitants de Prince-Albert et des districts environnants, dans les Territoires du Nord-Ouest, au sujet des terres qu'ils occupent et d'autres questions se rapportant à leur position. Présentée à la Chambre des communes, le 5 avril 1886.—*M. Blake* .....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

45*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 avril 1886—Copie de toutes les dépositions ou autres témoignages présentés en faveur des Métis condamnés à être détenus dans la prison de Régina, ou le pénitencier provincial du Manitoba; et aussi de toutes les dépositions en faveur d'André Nault et d'Abraham Monteur, prisonniers métis, détenus à Régina et à Battleford. Présentée à la Chambre des communes le 17 mai 1886.—*M. Mills*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Relevé détaillé des sommes empruntées temporairement par le gouvernement, jusqu'au 1er mars 1886, de maisons de banques ou de particuliers, en Canada ou ailleurs. Présentée à la Chambre des communes le 11 mars 1886.—*Sir Richard Cartwright* .....*Pas imprimée.*

47. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mars 1885.—Adresse demandant copie des mémoires ou documents présentés au gouvernement ou à aucun de ses membres, concernant l'Acte de Tempérance du Canada de 1878, par des délégations, jeudi, le 19 février écoulé. Présentée à la Chambre des communes le 11 mars 1886.—*M. Kranz*.....*Pas imprimée.*

47*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Relevé de la somme payée à P. M. Barker, de Orangeville, officier-rapporteur, en vertu de l'Acte de Tempérance du Canada, pour le comté de Dufferin, Ontario, pour la votation prise sous l'autorité des dispositions du dit acte, le 30 octobre 1884, et indiquant séparément le montant détaillé de son compte, et la somme qui lui a été payé. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1886.—*M. McMullen.* *Pas imprimée.*

47*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 mars 1886—Relevé du montant payé à P. R. Jarvis, écr, de la cité de Stratford, comté de Perth, officier-rapporteur, en vertu de l'Acte de Tempérance du Canada, pour le comté de Perth, Ontario, pour la votation qui a eu lieu le 18 juin dernier, aux termes du dit acte. Aussi, un état détaillé de tous deniers payés au dit officier-rapporteur, pour quels objets et à qui ces deniers ont été payés par lui. Présenté à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Trow*.....*Pas imprimée.*

47*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 avril 1886.—Relevé du nombre d'établissements actuellement en opération dans lesquels des liqueurs de toutes sortes sont fabriquées; le nombre d'ouvriers employés, le chiffre du capital engagé dans cette industrie, et les gages payés aux ouvriers pendant l'année expirée le 31 décembre 1885. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1886.—*M. Robertson (Shelburne)* .....*Pas imprimée.*

47*d* Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 avril 1886.—Relevé des liqueurs de toutes sortes importées en Canada en 1885, et les droits perçus sur ces liqueurs. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1886.—*M. Robertson (Shelburne).* .....*Pas imprimée.*

47*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 avril 1886.—Relevé des liqueurs de toutes sortes importées en Canada en 1885; de la quantité de liqueurs exportées, et de leur valeur estimative. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886.—*M. Robertson* (*Shelburne*).....*Pas imprimée.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

48. Liste du service civil du Canada, à la date du 1er juillet 1885, aux termes de la clause 59 de l'Acte du Service Civil. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

48*a*. Etat donnant les noms et le salaire de toutes les personnes nommées ou promues dans le service civil pendant l'année 1885, spécifiant la charge à laquelle chacune a été nommée ou promue. (Section 58, par. 2, "Acte du Service Civil.") Présenté à la Chambre des communes le 15 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

49. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, en conformité de l'Acte 31 Vic., chap. 37, clause 15. Présenté à la Chambre des communes le 12 mars 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Pas imprimé.*

50. Relevé des dépenses faites en vertu du crédit de $2,300,000 pour défrayer les frais et pertes provenant des troubles du Nord-Ouest, du 1er juillet 1885 au 15 mars 1886; et relevé supplémentaire pour les approvisionnements fournis par la Cie de la Baie-d'Hudson. Présenté à la Chambre des communes le 30 mars 1886, par l'honorable A. W. McLelan—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

50*a*. Rapport du Bureau des Examinateurs pour le Service Civil en Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1885. Presenté à la Chambre des communes le 19 avril 1886, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

51. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de toute correspondance, rapports, recommandations et représentations reçus ou envoyés par le département des douanes depuis 1880 jusqu'à ce jour, au sujet du havre de Richibouctou, des affaires de douane qui y ont été transigées, ou de toutes matières se rattachant au service des douanes dans ce havre, y compris toutes réclamations faites pour services supplémentaires, par ou de la part d'aucun officier de douane des ports de Richibouctou et de Kingston. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1886.—*M. Landry* (*Kent*).....*Pas imprimée.*

51*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1886—Copie de toute correspondance avec le département des travaux publics relativement à la nécessité de protéger la partie nord de l'île Smith, afin d'empêcher la destruction totale du havre à Port-Hood, Inverness, N.-E.; et aussi copie du rapport de l'ingénieur à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 31 mars 1886.—*M. Cameron* (*Inverness*).....*Pas imprimée.*

51*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le conseil municipal de Bayfield ou autres personnes et le département des travaux publics au sujet des réparations du havre de Bayfield. Présentée à la Chambre des communes le 6 avril 1886.—*Sir Richard Cartwright*.....*Pas imprimée.*

52. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de tous documents formant le dossier dans les causes de Sa Majesté contre les diverses personnes mises en accusation par suite de la dernière rébellion, y compris les listes du jury, les noms des jurés, les listes des jurés choisis, les motions et affidavits produits, la preuve, les incidents du procès, les résumés des juges, les noms des juges qui ont instruit les différentes causes, les noms des avocats de la poursuite et de la défense, le mode de défense, les verdicts et les sentences, enfin, copie de tout document quelconque se rapportant aux dits procès. Présentée à la Chambre des communes le 15 mars 1886.—*M. Laurier*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

52*a et b*. Réponse supplémentaire et finale à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 mars 1886—Copie de tous documents formant le dossier dans les causes de Sa Majesté contre les diverses personnes mises en accusation par suite de la

dernière rébellion, y compris les listes du jury, les noms des jurés, les listes des jurés choisis, les motions et affidavits produits, la preuve, les incidents du procès, les résumés des juges, les noms des juges qui ont instruit les différentes causes, les noms des avocats de la poursuite et de la défense, le mode de défense, les verdicts et les sentences, enfin, copie de tout document quelconque se rapportant aux dits procès. Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1886.—*M. Laurier*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

52*c*. Message de Son Excellence le gouverneur général transmettant copie de certaines lettres d'un caractère confidentiel concernant la révolte dans les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'année 1885. Présenté à la Chambre des communes le 29 mars 1886, par M. l'Orateur—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

52*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat indiquant les sommes d'argent payées à aucun député à la Chambre des communes ou sénateur pour services militaires rendus en rapport avec la rébellion du Nord-Ouest; les noms, les services rendus et les sommes respectives payées à chacun; les dates du commencement et de l'expiration de leur service, ainsi que les sommes payées pour dépenses de voyage, frais d'équipement ou autre cause; et spécifiant séparément chaque nom, le montant payé, pourquoi, et la date des paiements. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

52*e* Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 avril 1886—Etat indiquant le montant total des réclamations admises par le gouvernement pour indemniser des pertes de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et de particuliers dans la rébellion du Nord-Ouest, jusqu'au 1er mars 1886, ainsi que les noms des personnes et les sommes réclamées. Présentée au Sénat le 20 mai 1886.—*L'honorable M. Alexander*.....*Pas imprimée.*

52*f*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 avril 1886—Copie de la commission adressée et des instructions données aux commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur les pertes occasionnées par la rébellion dans le Nord-Ouest. Présentée au Sénat le 20 mai 1886.—*L'honorable M. Power*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

53. Le gouverneur général transmet à la Chambre des communes, copies de dépêches et autres documents relatifs au transfert du phare et du sifflet de brume du Cap-Race par le gouvernement impérial au gouvernement du Canada. Présentées à la Chambre des communes le 19 mars 1886, par l'honorable G. E. Foster .....*Pas imprimées.*

53*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie de toute correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement ou aucun de ses membres et l'ex-surveillant du sifflet de brume à Scatterie et aucune personne ou personnes, et d'aucun ordre ou ordres en conseil touchant le renvoi ou la démission du dit ex-surveillant, et la nomination de son successeur. Présentée à la Chambre des communes, le 2 juin 1886—*M. Kirk*.....*Pas imprimée.*

54. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—Copie des instructions ou circulaires adressées aux officiers-reviseurs au sujet de l'exécution de leurs devoirs en vertu de l'Acte du Cens Electoral, 1885. Présentée à la Chambre des communes le 22 mars 1886.—*M. Casey*.....*Pas imprimée.*

55. Etats généraux et rapports des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts d'Iberville, Montmagny et Québec, pour l'année 1885. Présentés à la Chambre des communes le 22 mars 1885. Etats généraux et rapports des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts d'Arthabaska, Gaspé, Kamouraska, Saguenay et Terrebonne, pour l'année 1885. Présentés à la Chambre des communes le 19 avril 1886, par M. l'Orateur. Rapports pour le district de Saint-François, présentés le 2 juin 1886.....*Pas imprimés.*

56. Rapport des transactions de la Compagnie de Prêt et de Placement Britannique Canadienne, jusqu'au 31 décembre 1885. Présenté à la Chambre des communes le 22 mars 1886, par M. l'Orateur.....*Pas imprimé.*

57. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 mars 1884—Relevé du montant des boni donnés pour fins de chemins de fer par les townships d'Artemisia, Bentinck, Egremont, Glenelg, Normanby et par la ville de Durham;

aussi, un relevé du montant dépensé par le gouvernement provincial pour aider aux voies ferrées dans les limites des dits townships. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886 — *M. Thompson (Haldimand.)* ..... *Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 mars 1886—Etat indiquant les dépenses encourues par la compagnie du chemin de fer de Prolongement et de Pont de Saint-Jean pour la construction des dits chemins de fer et pont servant au raccordement des chemins de fer Intercolonial et du Nouveau-Brunswick, avec un relevé des avances faites à la dite compagnie par le gouvernement, et les dates de telles avances. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886.—*M. Weldon*..... *Pas imprimée.*

59. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1886—Copie de toutes pétitions ou mémoires reçus par le gouvernement, depuis le 1er janvier 1882, de la part des propriétaires riverains de la rivière Richelieu, se plaignant que les pilliers construits dans la dite rivière, près des villes de Saint-Jean et d'Iberville, par la Cie du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, élèvent le niveau de la dite rivière, et sont cause de la submersion de leurs terres, et demandant qu'il soit porté remède à cet état de choses. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886.—*M. Béchard.* *Pas imprimée.*

60. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1885—Copie du rapport du commissaire nommé pour s'enquérir des réclamations des marchands et des pêcheurs de l'Ile du Prince-Edouard, pour le remboursement des droits qu'ils ont payés dans les années 1871 et 1872 sur le poisson exporté aux Etats-Unis; aussi, copie de toutes les instructions qui lui ont été données, ainsi que de toute correspondance échangée entre ce commissaire et le gouvernement où aucun des départements, relativement au dit remboursement, à la preuve ou au rapport du dit commissaire. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1884.—*M. Mills*..... *Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 février 1885—Etat donnant: 1. Le nombre total des licences ou permis pour la coupe du bois, accordés depuis le 1er février 1883, et la superficie totale couverte par ces licences ou permis. 2. Le montant total des boni ou premiums payés pour ces licences ou permis. 3. Les noms et domicile de chaque personne qui a obtenu une telle licence ou permis; le numéro de la licence ou permis; la superficie converte par chaque licence ou permis; la date de la demande; le premium ou bonus, par mille carré, payé pour chaque licence ou permis; si l'arpentage de chaque concession ou superficie couverte par la licence ou le permis a été fait par le gouvernement avant d'accorder la demande afin de s'assurer de la valeur des terrains demandés; et tous les renseignements que peut avoir le gouvernement sur la quantité, la qualité et l'essence du bois dans chaque concession; aussi, l'endroit où se trouve située la concession à exploiter; aussi, les noms de tous les cessionnaires de ces permis, et la considération exprimée dans la cession. 4. Les honoraires de la couronne au droit de souche imposés ou imposables pour chaque licence ou permis. 5. Dans chaque cas où une licence ou un permis a été accordé, si la concession à exploiter a d'abord été mise à l'enchère après publication d'un avis demandant les soumissions, et si elle a été vendue au plus offrant, ou bien si elle a été accordée sur demande du concessionnaire sans avoir été mise en adjudication. 6. Copie de toutes pétitions, remontrances, réclamations ou communications adressées ou présentées au gouvernement au sujet de telles licences ou permis pour la coupe du bois, et de toute correspondance échangée avec le gouvernement relativement à telles concessions, licences ou bois, et de la décision prise par le gouvernement à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 24 mars 1886.—*M. Charlton*..... *Pas imprimée.*

61*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de toute correspondance échangée entre les Sauvages de la réserve de Fort-William, ou aucune personne de leur part et le département des Sauvages, et entre ce département et l'agent des Sauvages, soit par télégraphe ou autrement, au sujet des mesures prises en vertu des licences accordées pour la coupe du bois. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1886.—*M. Blake*—*Pas imprimée.*

61*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1886, pour un état donnant les noms des personnes qui, respectivement, doivent les arrérages de $43,860.95 paraissant dus, pour honoraires d'inspecteurs de bois, d'après le rapport du département du revenu de l'intérieur

pour l'année 1885, à la page 23. Présentée à la Chambre des communes le 10 mai 1886.—*M. Casgrain* .....*Pas imprimée.*

61c. Réponse à une adresse (du Sénat) à Son Excellence le gouverneur général, en date du 16 juillet 1885—Copie de tous mémoires, lettres ou télégrammes adressés au département de l'intérieur, ou à aucun membre du Conseil privé, concernant les règlements affectant les terres fédérales dans la Colombie Anglaise. Présentée au Sénat le 20 mai 1886.—*L'honorable M. McInnes*—*Pas imprimée.*

62. Rapports de l'ingénieur en chef et du gérant général des chemins de fer de l'Etat; de l'agent du gouvernement fédéral dans la Colombie Anglaise, et de l'ingénieur qui a inspecté en personne le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo. Présentés à la Chambre des communes le 2 avril 1886, par l'honorable J. H. Pope.....*Imprimés pour les documents de la session seulement.*

62a. Copie de communications télégraphiques concernant le chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886, par l'honorable J. H. Pope.—*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Copie du rapport de F. N. Gisborne, en date de février 1885, sur la demande formulée par les habitants des Iles Brier et Long, comté de Digby, pour obtenir une communication télégraphique avec la terre ferme. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886.—*M. Vail*.....*Pas imprimée.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat détaillé des différents actifs formant la somme de $72,791,837, mentionnée par le ministre des finances comme devant être comptée en réduction de la dette brute du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886—*M. Charlton*...*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

65. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 avril 1885—Copie de tous mémoires ou papiers concernant les relations commerciales entre les Etats-Unis et le Canada, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement canadien et les autorités impériales, le ministre anglais à Washington ou le gouvernement des Etats-Unis, au sujet de relations commerciales avec les Etats-Unis. Aussi, copie de tous rapports, s'il en est, faits à ce sujet par des agents du gouvernement canadien. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886.—*M. Charlton*.....*Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat indiquant le matériel roulant du chemin de fer Intercolonial réparé dans les ateliers du gouvernement à Moncton pendant l'année finissant le 31 décembre 1885; aussi le matériel roulant, appartenant au dit chemin de fer, réparé dans d'autres ateliers pendant la même période; les localités où telles réparations ont été faites, et combien elles ont coûté. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886—*M. Weldon*.....*Pas imprimée.*

66a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat montrant le nombre de wagons privés ou officiels construits ou achetés pour le chemin de fer Intercolonial depuis l'année 1878, et le coût de chaque wagon. Présentée à la Chambre des communes le 12 avril 1886—*M. Weldon*.....*Pas imprimée.*

66b. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat indiquant la quantité du matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant le dernier semestre de l'année expirée le 31 décembre 1885, donnant chaque espèce de matériel roulant, s'il a été acheté par contrat, ou autrement, les noms des vendeurs, et le coût de chaque espèce; aussi, un état montrant le matériel roulant construit durant l'année dans les ateliers du gouvernement, et de quelle espèce. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1886—*M. Weldon*—*Pas imprimée.*

66c. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat du coût de la gare du chemin de fer à Saint-Jean, N.-B., et des sommes d'argent dépensées pour cette construction et pour son ameublement et ses fournitures, le montant des différents contrats, les noms des

entrepreneurs, et le lieu où ces meubles et fournitures ont été fabriqués. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1886—*M. Weldon*.....*Pas imprimée.*

66*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie d'un rapport par M. Joseph Simard, arbitre de la Puissance, en date du, ou vers le 16 octobre 1883, recommandant de payer à George Lavoie, de la paroisse de Sainte-Cécile du Bic, un montant pour dommages causés à sa propriété par le chemin de fer Intercolonial, ou établissant le montant de ces dommages Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886—*M. Langelier*.....*Pas imprimée.*

66*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1886—Copie de tous les documents adressés à l'honorable ministre des chemins de fer, demandant de la part de Jean-Baptiste Plante, de Saint-Charles, que sa réclamation au sujet de ses deux chevaux tués par l'Intercolonial, soit de nouveau référée aux arbitres fédéraux. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1886.—*M. Amyot*.....*Pas imprimée.*

66*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 avril 1886—Copie de la sentence arbitrale ou du rapport des arbitres fédéraux, avec la preuve et les papiers se rapportant aux réclamations faites au sujet de la section 16 de l'Intercolonial par la succession de feu John Bannon, écr, de feu William Muirhead, écr, par William Wilkinson, écr, et à toutes autres réclamations examinées en même temps que les précédentes et mentionnées dans les dits rapports ou sentence arbitrale. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Mitchell*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

66*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Etat indiquant la quantité d'approvisionnements achetés et emmagasinés pour le chemin de fer Intercolonial pendant chaque semestre de l'année finissant le 31 décembre 1885, spécifiant les articles achetés par contrats et la nature de ces articles, et donnant les noms des divers fournisseurs, ainsi que les montants payés en vertu de tels contrats. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Weldon*.....*Pas imprimée.*

66*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat du revenu et des frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial pour chaque mois depuis le 1er juillet 1885 jusqu'au 1er février 1886, spécifiant les différentes sources de revenu, et le montant (s'il en est) porté chaque mois au crédit du revenu et provenant du compte des approvisionnements pour travaux mécaniques. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Weldon*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

66*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1886—Relevé indiquant le nombre d'hommes employés sur le chemin de fer Intercolonial entre Campbellton et Halifax, et entre Saint-Jean et Shédiac, y compris ceux employés dans les différentes gares; spécifiant le nombre employé à chaque gare, et le nombre employé dans les ateliers de machinerie à Moncton; le nombre et les noms des employés renvoyés ou congédiés de leur emploi sur ce chemin de fer depuis le 1er octobre dernier; les diverses causes de tels renvois ou congés; ainsi que toute réduction des salaires payés à ces employés ou à aucun d'eux depuis le 1er octobre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886—*M. Weldon*.....*Pas imprimée.*

67. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 8 mars 1886—Copies de tous ordres en conseil passés pour l'octroi de la subvention autorisée par les actes 47 Vic., chap. 8, et 48-49 Vic., chap. 58, " pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route practicable la plus courte possible;" de tous rapports d'ingénieurs sur lesquels ont été basés les dits ordres en conseil, et un relevé de tous deniers payés à cette fin, ainsi que les noms de toutes personnes auxquelles tels paiements ont pu être faits. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886.—*M. Laurier.*
Pas imprimée.

67*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1886—Copie de toute correspondance échangéee entre le gouvernement du Canada et celui de la Nouvelle-Ecosse au sujet du chemin de fer de la Ligne Directe dans la Nouvelle-Ecosse et des mesures législatives qui l'affectent. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886.—*M. Tupper*.....*Pas imprimée.*

67*b*. Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, soumettant les rapports de MM. Donken et Hyndman sur les explorations au Cap-Breton, 1886. Présentée à la Chambre des communes le 19 mai 1886, par l'honorable J. S. D. Thompson.

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

68. Copie d'une convention intervenue entre la Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou (à responsabilité limitée) et Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, en date du 4 mars 1886. Présentée à la Chambre des communes le 5 avril 1886, par l'honorable J. H. Pope.....*Pas imprimée.*

69. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 15 avril 1885, —Copie de toute correspondance échangée entre le département de la Justice et aucun député au parlement ou autre personne, relative à l'enquête tenue, l'été dernier, au sujet de l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, et des difficultés survenues dans l'administration de la dite institution. Présentée au Sénat le 30 mars 1886—*L'honorable M. Bellerose..Pas imprimée.*

69*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mars 1886—Copie d'un protêt du sous-préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul (Télesphore Ouimet) objectant à l'admission du témoignage de Hector Demers, appelé comme témoin le 14 juillet 1884 devant la commission d'enquête chargée de s'enquérir de l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul en 1884. Présentée au Sénat le 30 mars 1886—*L'honorable M. Bellerose*.....*Pas imprimée.*

69*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mars 1886—Etat indiquant le nombre de détenus employés dans les pénitenciers du Canada, pendant les années 1884 et 1885, à des travaux de nature à faire la compétition avec le travail libre ; la nature du travail ainsi exécuté ; le nombre de prisonniers occupés à chaque genre d'ouvrage ; le nombre de ceux employés au dehors par des entrepreneurs, le paiement reçu par le gouvernement pour chaque prisonnier, et les localités où les articles ainsi fabriqués ont été vendus. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886—*M. Wilson*.....*Pas imprimée.*

70. Message de Son Excellence le gouverneur général transmettant—Copies des différentes dépêches du gouvernement impérial relativement aux certificats de compétence des ingénieurs dans la marine marchande anglaise. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1886, par sir Hector Langevin.....*Pas imprimées.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant le montant de billets des différentes banques de la Puissance en circulation au 1er mars dernier ; le montant de billets de banque de la Puissance en circulation, ou en mains, dans les banques, à la même date ; le montant d'or que le gouvernement ou les banques ont en mains pour le rachat des billets de banque de la Puissance, à la même date. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1886.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 avril 1885—Copie de toute correspondance, minutes de témoignages, rapports, mémoires, télégrammes ou autres documents quelconques concernant ou ayant causé le renvoi de Brenthon H. Dodge, de Kentville, dans le comté de King, Nouvelle-Ecosse. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Moffat*.....*Pas imprimée.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat indiquant les saisies faites au port de Winnipeg ou aucune de ses annexes par les officiers ou employés de la douane entre le 1er janvier 1885 et le 11 mrrs 1886, dans lesquelles des amendes ont été imposées, des dépôts confisqués ou des marchandises vendues après saisie, donnant les noms des personnes auxquelles on a imposé des amendes, dont les dépôts ont été confisqués et dont les marchandises ont été vendues après saisie, et faisant connaître le montant de chaque dépôt confisqué, et du montant perçu dans chaque cas où des marchandises ont été vendues, et spécifiant en détail le nom, la position officielle et le salaire de chaque officier auquel aucune partie de l'argent ainsi réalisé a été payée, et le montant ainsi payé à tel officier dans chaque cas. Présenté à la Chambre des communes le 15 avril 1886.—*M. Paterson (Brant)*.....*Pas imprimée.*

74. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 mars 1886—Copie du témoignage complet, du résumé du juge et de tous les autres documents relatifs au procès de Louison Mongrain pour le meurtre de David D. Cowan, membre de la police à cheval, autrefois du comté de Carleton. Aussi, de toutes pétitions, correspondance et ordres en conseil relatifs à la commutation de la sentence de mort de Louison Mongrain. Présentée à la Chambre des communes le 19 avril 1886.—*M. Trow*.....*Pas imprimée.*

75. Message de Son Excellence le gouverneur général transmettant copie de certaines dépêches du très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies et d'autres papiers au sujet de l'affaire de Aspy Bay. Présentée à la Chambre des communes le 20 avril 1886, par sir Hector Langevin.

Imprimée pour les documents de la session seulement.

76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie de toutes dépêches du gouvernement impérial, ou correspondance avec lui, au sujet des plaintes de la législature ou du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard sur la non-exécution des conditions de l'union de cette île avec la Puissance, ou concernant la mission des délégués de l'Ile du Prince-Edouard au gouvernement impérial au même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 19 avril 1886.—*M. McIntyre.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

76a. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie de toutes dépêches du gouvernement impérial, ou correspondance avec lui, au sujet des plaintes de la législature ou du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard sur la non-exécution des conditions de l'union de cette île avec la Puissance, ou concernant la mission des délégués de l'Ile du Prince-Edouard au gouvernement impérial au même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 30 avril 1886.—*M. McIntyre.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Relevé des noms, du tonnage, du nombre d'hommes et de l'armement des steamers ou voiliers formant la présente force de police maritime du Canada, dont l'augmentation est mentionnée dans le discours du Trône. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886—*M. Mitchell*.....*Pas imprimée.*

77a. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat donnant le nombre et les noms des navires de pêche des Etats-Unis qui ont fréquenté les eaux territoriales du Canada pour fins de pêche et autre, chacune des années pendant lesquelles le Traité de Washington a été en opération ; aussi, les espèces et les quantités approximatives de poissons pris chaque année par chaque navire américain, et la durée probable de chaque expédition de pêche. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886—*M. Mitchell*.....*Pas imprimée.*

77b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 mars 1886—Copie du rapport du ministre de la marine et des pêcheries au Conseil privé, en date du 15 décembre 1869. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1886—*M. Mitchell*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

77c. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1886—Copie de tous règlements ou avis officiels concernant les pêcheries, et des instructions adressées aux officiers des pêcheries ou autres personnes commandant la prétendue force de police maritime du Canada, sous l'autorité de l'Acte des Pêcheries de 1868, concernant l'exploitation de la pêche par des citoyens des Etats-Unis jouissant en commun avec les pêcheurs Canadiens de privilèges concédés par le Traité de Washington ; les dites copies devant être accompagnées d'un exposé des divers cas dans lesquels les dits règlements ou avis ont été mis en vigueur, de la manière dont ils l'ont été et de l'effet de leur mise en force. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886—*M. Mitchell*.....*Pas imprimée.*

77d. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 avril 1886—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise, ou toutes autres personnes, et le gouvernement fédéral, au sujet des pêcheries

en eau profonde sur le littoral de la dite province. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1886.—*M. Shakespeare*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

77e. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 avril 1886—Etat donnant le nombre d'alevins de poisson blanc aux divers établissements de pisciculture du Canada à être distribués au printemps. Aussi, le nombre d'alevins de doré et d'achigan vert. Aussi, les instructions données pour leur distribution. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886. —*M. Gordon*.....*Pas imprimée.*

77f. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1886—Copie de toutes réclamations pour primes de pêche de Louis Pinault et Michel Pinault, de Sainte-Cécile du Bic, pêcheurs, de tous affidavits ou déclarations à l'appui des dites réclamations, de toute correspondance au sujet des dites réclamations entre le département de la marine ou tout autre département du gouvernement et les dits Louis Pinault et Michel Pinault ou autres personnes; aussi, copie de tous rapports de garde-pêche au sujet des dites réclamations. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Langelier*.....*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 mars 1885—Etat donnant les noms du président, vice-président, directeurs ou directeurs provisoires (suivant le cas), et des actionnaires des diverses compagnies de chemins de fer auxquelles des subsides ont été accordés par le parlement du Canada, et le montant d'actions possédées par chacun d'eux. Présentée à la Chambre des communes le 28 avril 1886.—*M. Lister*.....*Pas imprimée.*

78a. Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemins de fer, et pour aider à la construction de certains chemins de fer, comme suit:—Compagnie de chemin de fer de Moncton et Bouctouche; ligne de chemin de fer Ingersoll à Chatham, Ont.; compagnie du chemin de fer Northern et Western; compagnie du chemin de fer de Caraquet; compagnie du chemin de fer du lac Erié, Essex et Détroit; compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound; compagnie de chemin de fer de New-Glasgow à Montcalm, Québec; chemin de fer de Hereford à Eaton, Québec; chemin de fer de Saint-Félix au lac Saint-Gabriel, Québec; chemin de fer de Glenannan à Wingham; chemin de fer de la station de McCann à Joggins, Nouvelle-Ecosse; chemin de fer de L'Assomption à L'Epiphanie, Québec; compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental; chemin de fer de Saint-André à Lachute, Québec; compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien; chemin de fer de Truro à Newport, N.-E.; compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean; compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent; Long Sault au lac Témiscamingue; Gananoque à Delta; ligne de chemin de fer le long de la Vallée Stewiacke; station de Perth à Plaister Rock Island, N.-B.; Frédéricton à Prince-William, N.-B.; Newcastle à Douglastown, N.-B.; Point sur le Pacifique Canadien à Eganville, Ont.; compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec; et compagnie du chemin de fer Albert. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1886, par Sir Hector Langevin.....*Pas imprimés.*

78b. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1886—Copie de toutes pétitions de la législature de la Nouvelle-Ecosse, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ou aucun de ses membres; ainsi que de tous ordres en conseil d'aucun de ces deux gouvernements concernant le nouvel ajustement ou l'augmentation du subside en argent payé ou à payer par le gouvernement de la Puissance à celui de la Nouvelle-Ecosse, et qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Kirk*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

79. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 avril 1886—Copie du mémoire du conseil du Nord-Ouest adressé au gouvernement par MM. Wilson et Ross, membres du dit conseil, et de toute réponse faite au dit mémoire, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest ou autres personnes à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1886.—*M. Watson*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat spécifiant le nom, le grade et le corps des officiers composant la commission des réclamations résultant des

opérations militaires pendant qu'elle siégeait à Winnipeg ; et aussi faisant connaître quels changements le personnel de la commission a subis plus tard et les raisons de tels changements. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Trow*..... .....*Pas imprimée.*

80*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 avril 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la milice et de la défense et aucun fonctionnaire de ce département et aucuns officiers de corps de volontaires, en service actif ou non, les officiers des associations de tir et autres personnes, au sujet du caractère des munitions fabriquées à l'atelier de cartouches de Québec et distribuées pour usage en campagne, pour pratique du tir ou pour concours de tireurs ; aussi, copie des rapports sur tous les essais faits avec ces munitions par les dits officiers de milice ou d'associations de tir. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Casey* .....*Pas imprimée.*

80*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant les noms des payeurs nommés, s'ils étaient non-combattants, ou non, avec leur grade et la désignation de leur corps, s'ils appartenaient à la milice active, et aussi, dans chaque cas, quel était leur paie, et la période de leur service. Présentée à la Chambre des Communes le 7 mai 1886.—*M Trow* .....*Pas imprimée.*

80*c*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 avril 1886—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la milice et de la défense et aucun fonctionnaire de ce département et aucuns officiers de corps de volontaires, en service actif ou non, les officiers des associations de tir et autres personnes, au sujet des munitions fabriquées à l'atelier de cartouches de Québec et distribuées pour usage en campagne, pour pratique du tir ou pour concours de tireurs ; aussi, copie des rapports sur tous les essais faits avec ces munitions par les dits officiers de milice ou d'associations de tir. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886.—*M. Casey*..... .....*Pas imprimée.*

80*d*. Un état des pensions accordées par ordres en conseil, par suite de la rébellion de 1885, Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes, le 13 mai 1886, par sir Adolphe Caron..... *Imprimé pour les documents de la session seulement.*

80*e*. Copie du rapport de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 8 juillet 1885, concernant les règlements relatifs aux pensions et gratifications—Rébellion—Territoire du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 13 mai 1886, par sir Adolphe Caron..... .....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

80*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Copie des instructions données au major Bell, au major général Laurie, à S. L. Bedson et autres non-combattants, employés pendant la campagne du Nord-Ouest, soit par le ministre de la milice, le major général Middleton ou l'adjudant général de la milice, ainsi que de la correspondance échangée entre les autorités ci-dessus mentionnées et tels non-combattants. Présentée à la Chambre des communes, le 13 mai 1886.—*M. Trow*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

80*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886.—Etat indiquant les noms de tous les officiers de la milice et des non-combattants nommés comme officiers des transports ou des approvisionnements, avec information concernant le rang et le corps des officiers de milice, la date de leur nomination, leur solde, par qui ils ont été nommés, qui les a recommandés, et le montant payé à chacun d'eux jusqu'à ce jour. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

80*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant les chevaux, ponies, bétail, fourrures, wagons, charrettes, ou autres articles saisis et confisqués par la police à cheval, ou les troupes de l'expédition pendant leur service au Nord-Ouest, du 27 mars au 1er août ; quelle disposition en a été faite ; les noms des personnes à qui ils ont été enlevés, et les montants (s'il en est) payés, reçus ou maintenant payables ou recevables pour telle propriété. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

80*i*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant le nom, le rang et le corps de tous les officiers composant l'état-major du major général Middleton, et en quelle capacité chacun d'eux a servi. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

80*j*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Copie de toute correspondance échangée entre James Anderson et le ministre de la milice, le major général Middleton ou aucun membre du gouvernement, au sujet de l'achat des approvisionnements, du coût des transports, et des autres dépenses occasionnées par la révolte du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

80*k*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat indiquant les noms de toutes les personnes employées comme agents du gouvernement pour les achats, spécifiant à quelle date, par qui et sur la recommandation de qui elles ont été nommées, quelle paie elles recevaient et combien de temps elles ont été employées. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1886.—*M. Trow*. .....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

80*l*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1886—Etat montrant les noms de tous les entrepreneurs qui ont loué leurs attelages pour transports, le nombre d'attelages loués par chacun d'eux, le prix payé par jour pour chaque attelage, et le montant payé à chacun de ces entrepreneurs. Présentée à la Chambre des communes le 25 mai 1886.—*M. Trow*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

80*m*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 31 mars 1886—Copie de toute correspondance échangée entre les gouvernements du Royaume-Uni et canadien, ou quelques-uns de leurs membres, officiers ou employés, concernant les médailles à être données aux volontaires qui ont servi dans la récente insurrection au Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 25 mai 1886.—*M. Amyot*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

81. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie de toutes pétitions, dépêches et correspondance, rapports en conseil et ordres en conseil, non encore produits, se rapportant au désaveu de chartes de chemins de fer dans le Manitoba. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Watson*—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

82. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 19 avril 1886—Copie du rapport de Son Honneur le juge Hensley sur le procès de Alex. Gillis, pour meurtre à Charlottetown en janvier dernier, avec copie du rapport du ministre de la justice recommandant une commutation de la sentence de mort portée contre Gillis, et de tous télégrammes et lettres sur ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1886—Copie de toute correspondance relative à la destitution d'Isaac McLeod, écr, de Strathbone, Inverness, comme maître de poste de cette localité, ainsi que le rapport de l'inspecteur des postes. Présentée à la Chambre des communes le 3 mai 1886.—*M. Cameron (Inverness)*.....*Pas imprimés.*

84. Copie d'une convention intervenue entre Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux, et la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, en date du 7 novembre 1885. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1886, par sir Hector Langevin.....*Pas imprimée.*

86. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 mars 1886—Etat donnant : 1. Le nombre d'immigrants chinois arrivés en Canada depuis le 20 août 1885, jusqu'au 1er janvier 1886, et le nom des ports où ils sont débarqués. 2. Le nombre de Chinois qui sont venus directement de la Chine. 3. Le nombre de Chinois venus d'autres pays, et les noms de ces pays. 4. Le chiffre total des droits perçus sur ces immigrants. 5. Le nombre de Chinois venus à titre de tou-

ristes, marchands, savants ou étudiants. 6. Les certificats présentés dans chaque cas (s'il en est) et donnés par le gouvernement chinois, portant le visa du chargé d'affaires, du consul, de l'agent consulaire ou autre représentant de Sa Majesté dans la localité où ces certificats ont été délivrés, ou au port d'embarquement. 7. Les frais encourus par le département des douanes pour la mise à exécution, par le dit département, de l'Acte à l'effet de restreindre et réglementer l'immigration chinoise en Canada. 8. Copie de toute correspondance (s'il en est) échangée entre des unions ouvrières ou autres sociétés légalement constituées ou non, ou autres personnes, et le département des douanes, demandant que l'immigration chinoise soit contrôlée plus sévèrement, et de toutes plaintes (s'il en est) portées contre aucun officier des douanes relativement au fonctionnement du dit acte de restriction. 9. Le nombre total de Chinois qui ont quitté le Canada pendant la même période. Présentée à la Chambre des communes le 11 mai 1886—*M. Gordon*—

Imprimé pour les documents de la session seulement.

87. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 mars 1886—Copie de : 1. Tous les ordres en conseils administratifs touchant la mise en opération de l' "Acte concernant le Cens Electoral." 2. Toute correspondance échangée entre le gouvernement ou aucun des départements et les dits officiers reviseurs. Présentée à la Chambre des communes le 25 mai 1886.—*M. Cameron (Huron)*.....*Pas imprimée.*

87*a*. Réponse (*partielle*) à un ordre de la Chambre des communes, en date du 1er avril 1886—Copie des états fournis par tous les officiers-reviseurs au sujet des arrangements qu'ils ont pris pour l'impression des listes d'électeurs dans leurs divisions électorales respectives, indiquant si des soumissions ont été demandées pour telles impressions ou si des contrats réguliers ont été passés pour leur exécution, avec copie de tels contrats ; les noms des personnes avec lesquelles des conventions écrites ou verbales ont été faites pour ces impressions et le nombre de fois que les listes doivent être imprimées ; les prix alloués, pour chaque nom ou autrement ; le nombre de noms sur la première liste ; si la première liste est imprimée par subdivision de votation ou non ; la manière de faire des changements et des additions après la première impression ; et tous autres détails concernant tels arrangements, conventions et contrats pour l'impression des dites listes. Présentée à la Chambre des communes, le 29 mai 1886—*M. Casey*.....*Pas imprimée.*

88. Mémoire sur la question de savoir si le gouvernement a été informé que des remorqueurs américains ont fait le touage dans les ports de la Colombie-Britannique, et en dedans de la limite des trois milles, dans des eaux canadiennes. Présenté au Sénat le 19 mai 1886.—*L'honorable M. McDonald*.....*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 avril 1886—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et aucun membre de l'équipage constituant le service de sauvetage à Port-Rowan, province d'Ontario, qui n'a pas encore été soumis à la Chambre. Présentée à la Chambre des communes le 27 mai 1886.—*M. Jackson*.....*Pas imprimée.*

90. Correspondance, etc., se rapportant à la cause de la Reine vs. la Compagnie de moulins et d'exploitation forestière de Sainte-Catherine. Présentée à la Chambre des communes le 29 mai 1886, par l'honorable Thos. White.....*Pas imprimée.*

91. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 mars 1886—Etat indiquant toutes réclamations faites par John Heney, d'Ottawa, pour le remboursement de péages soldés par lui pour le passage des bâtiments ou de bois par les canaux du gouvernement, et copie de tous ordres en conseil passés par le gouvernement au sujet de lettres, réclamations, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et le dit John Heney ou aucune autre personne touchant telle demande de remboursement. Présentée à la Chambre des communes le 31 mai 1886.—*M. Trow*.....*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1884-85.

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ACTE 31 VIC., CHAP. 12, SEC. 19, TEL QU'AMENDÉ PAR L'ACTE 42 VIC., CHAP. 7.

Imprimé par ordre du Parlement.

OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1885.

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE

INTRODUCTION xix

DÉPENSES GÉNÉRALES xix

ÉDIFICES PUBLICS xx

HAVRES ET RIVIÈRES xxi

DRAGAGE ET DRAGUEURS xxii

DÉTAILS DES TRAVAUX TERMINÉS xxiii

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE :—

AMHERST—édifice public xxiii
ANTIGONISH do xxiii
ARICHAT do xxiv
BADDECK do xxiv
ÉTANG DE BENECADIE—Dragage xxiv
BOULARDERIE—Jetée xxv
BROOKLYN—Brises-lames de Liverpool xxv
ÉTANG DE CAMPBELL—Dragage xxv
CANADA-CREEK—Jetée xxvi
CHEVERIE—Brise-lames xxvi
RUISSEAU CHIPMAN—Jetée xxvi
ILE NOEL—Dragage xxvi
ILE COFFIN—Protection de la grève xxvii
BAIE DES VACHES—Brise-lames xxvii
HAVRE D'ESCOUSSE—Dragage xxvii
DIGBY—Jetée xxviii
CINQ-ILES—Jetée xxviii
RIVIÈRE DU GRAND-VILLAGE—Dragage xxviii
HALIFAX—EDIFICE FÉDÉRAL xxix
Havre xxix
HAVRE DE HALL—Jetée xxix
HARBOURVILLE do xxix
HAVRES EN GÉNÉRAL—Réparations et améliorations xxx
ANSE AU FOIN—Jetée xxx
KINGSPORT—Jetée xxx
LUNENBURG—Havre xxx
Hôpital de la marine xxxi

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

PAGE.

Mabou—Jetée et dragage xxxi
Margaretville—Brise-lames xxxi
Anse Météghan—Jetée xxxi
New-Glasgow—Edifice public xxxii
Sydney-Nord do xxxii
Ogilvie—Jetée xxxii
L'Etang aux Huitres—Travaux de soutènement xxxi
Parrsboro' ou Rivière de d'Ile à-la Perdrix—Jetée xxxiii
Petit de Grat—Travaux de soutènement xxxiii
Petite-Rivière—Brise-lames xxxiii
Pictou—Maison de douane xxxiv
Hôpital de marine xxxiv
Port-Greville—Protection de la grève xxxiv
Port-Hastings—Dragage xxxiv
Port-Hawkesbury do xxxiv
Port-Hood—Brise-lames xxxv
Port-Mulgrave—Dragage xxxv
Lac Porter do xxxv
Rivière John do xxxv
Sydney—Hopital de marine xxxvi
Edifice public xxxvi
Station de quarantaine xxxvi
Havre de Trois Brasses—Travaux de soutènement xxxvi
Tracadie—Brise-lames xxxvi
Truro—Edifice public xxxvii
Tusket Wedge—Jetée xxxvii
Windsor—Edifice public xxxvii
Whycocomagh—Dragage xxxviii
Yarmouth—Edifice public xxxviii

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD:—

Annandale—Jetée xxxix
Belfort do xxxix
L'Anse de Campbell—Jetée xxxix
Charlottetown—Nouvel édifice fédéral xl
Edifice fédéral temporaire xl
Pointe China—Jetée xl
Crapaud (Victoria)—Jetée xl
Georgetown—Salle d'exercice xli
Jetée xli
Hickey—Jetée xli
Rive Higgin—Jetée xli

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—*Suite.*

PAGE.

Pointe Hurd—Jetée xlii
Rive de Kier do xlii
Lambert do xlii
Pointe Lewis do xliii
Malpèque do xliii
Rivière au Vison—Jetée xliii
Montague—Jetée xliii
Havre de Murray (Rivière du Sud)—Redressement du chenal xliv
McGee—Jetée xliv
Creek des Neuf-Milles—Jetée xliv
Cardigan-Nord—Jetée xlv
Pinette do xlvi
Port-Selkirk do xlvi
Pownal do xlv
Pointe Rouge do xlvi
Rivière du Sud do xlvi
Rustico-Sud do xlv
Baie Sainte-Marie—Jetée xlvii
Baie Saint-Pierre do xlvii
Summerside—Havre xlvii
Edifice public xlvii
Tignish—Brise-lames xlviii
Rivière Vernon—Jetée xlviii
Victoria (Ile des Bois)—Jetée xlviii
Pointe Ouest—Jetée xlix

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK:—

Anderson's Hollow—Jetée xlix
Bathurst—Edifice public xlix
Bouctouche—Jetée l
Cap Tormentine—Havre l
Traverse d'hiver li
Caraquette—Jetée li
Carleton—Bureau de poste li
Chemin de fer li
Chatham—Edifice public lii
Dorchester—Pénitencier lii
Frédéricton—Ecole militaire lii
Bureau de poste lii
Hillsboro'—Jetée liii
Cap Hopewell—Quai de délestage liii

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

PAGE.

Rivière Madawaska—Barrage à éperon liii
Rivière Miramichi—Dragage liii
Mispec—Brise-lames liv
Moncton—Edifice public liv
Newcastle do liv
Portland do lv
Richibouctou—Travaux de soutènement lv
Rivière Saint-Jean—Dragage, etc lvi
Saint-Jean—Casernes lvi
Maison de douane lvi
Fort-Dufferin lvi
Le port lvii
Hôpital de la marine lvii
Edifices militaires lvii
Pénitencier lvii
Bureau de poste lvii
Caisse d'épargnes lvii
Sainte-Marie—Jetée lviii
Saint-Stephen—édifice public lviii
Sussex do lviii
Iles Ouest—Amélioration du chenal lix
Woodstock—Edifice public lix

PROVINCE DE QUÉBEC :—

Anse a l'Eau—Jetée lix
Anse Saint-Jean do lx
Bagotville (Saint-Alphonse)—Jetée lx
Baie Saint-Paul do lx
Berthier (en bas) do lx
Bic do lxi
Chambly—Fort lxi
Chateau Richer—Enlèvement de cailloux lxi
Chenal du Moine—Brise-glace lxi
Chicoutimi—Hôpital de la marine lxii
Jetée lxii
Etang du Nord—Brise-lames lxii
Flints (Lac Mégantic) Jetée lxiii
Grosse-Ile—Station de la quarantaine lxiii
Ports et Rivières en général—Réparations et entretien lxiii
Hull—Edifice public lxiii
Ile-aux-Grues—Jetée lxiv
Lanoraie do lxiv

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

PAGE.

LAPRAIRIE—Dragage lxiv

LES EBOULEMENTS—Jetée lxiv

LÉVIS—Fortifications lxv
Bâtiments des immigrants lxv

TRAVERSE DE LA LONGUE-POINTE À BOUCHERVILLE—Dragage lxv

MALBAIE—Jetée lxv

MATANE do lxvi

MONTRÉAL—Bureau du sous- receveur général lxvi
Champ de Mars lxvi
Maison de douane lxvi
Salle d'exercice et arsenaux lxvi
Entrepôt de vérification lxvii
Bâtiment des immigrants lxvii
Edifice du revenu de l'intérieur lxvii
Bureau de poste lxvii

NEW-CARLISLE—Jetée lxviii

RIVIÈRE NEWPORT—Travaux de soutènement lxviii

PORT-DANIEL—Jetée lxviii

QUÉBEC—Citadelle lxix
Bâtiment de la citadelle lxix
Bureau du commis des travaux lxix
Bureau de l'inspecteur-mesureur de bois lxix
Douane lxix
Salle d'exercice lxix
Entrepôt de vérification lxix
Fortifications lxx
Edifice du revenu de l'intérieur lxx
Hôpital de la marine lxx
Quais de l'hôpital de la marine lxx
Bureau de la poste lxx
Quai de la reine lxx
Bureau de l'inspecteur du service des signaux lxx

RIMOUSKI—Jetée lxxi

RIVIÈRE À LA GRAISSE (RIGAUD)—Dragage lxxi

do BATISCAN ..... do lxxi

do BLANCHE ..... do lxxi

do BRAS SAINT-NICOLAS ..... do lxxii

do DU LIÈVRE—Amélioration de la navigation lxxii

do DU LOUP (EN BAS)—Jetée lxxii

do NICOLET—Port de refuge lxxiii

do NOIRE—Débarrasser le chenal lxxiii

do OTTAWA—Dragage lxxiii

do OUELLE—Jetée lxxiii

do PABOS—Enlèvement des cailloux lxxiv

do RICHELIEU—Dragage lxxiv

PROVINCE DE QUÉBEC—*Suite.*

PAGE.

RIVIÈRE SAGUENAY—Chenal en aval de Chicoutimi lxxiv
La Grande Décharge..... lxxv
do SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ—Digue..... lxxv
do SAINT-FRANÇOIS—Dragage..... lxxv
do SAINT-LAURENT—Enlèvement des chaînes, etc..... lxxv
do SAINT-LOUIS—Dragage..... lxxv
do SAINT-MAURICE— do lxxvi
do YAMACHICHE— do lxxvi
do YAMASKA—Barrage et écluse..... lxxvi
SAULT AU COCHON—Jetée..... lxxvii
SHERBROOKE—édifice public..... lxxvii
SOREL do lxxvii
SAINT-AGNÈS—Jetée..... lxxviii
SAINTE-ANNE DE BELLEVUE—Jetée..... lxxviii
SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE do lxxviii
SAINT-FRANÇOIS (ILE ORLÉANS) do lxxix
SAINT-JEAN do do lxxix
SAINT-JEAN—Caserne..... lxxx
Edifice public..... lxxx
SAINT-RÉGIS—Maison de douane..... lxxx
SAINT-THOMAS DE MONTMAGNY—Jetée..... lxxx
SAINT-VINCENT DE PAUL—Pénitencier..... lxxx
SAINT-ZOTIQUE—Jetée..... lxxxi
TROIS-RIVIÈRES—Maison de douane..... lxxxi
Bureau de poste..... lxxxi
TROIS PISTOLES—Jetée..... lxxxii

PROVINCE D'ONTARIO :—

AMHERSTBURG—Edifice public..... lxxxii
BARRIE do lxxxii
BAYFIELD—Jetée..... lxxxiii
BELLE-RIVIÈRE—Travaux de soutènement..... lxxxiii
BELLEVILLE—Havre..... lxxxiii
Edifice public lxxxiii
BERLIN do lxxxiv
BRANTFORD do lxxxiv
BROCKVILLE do lxxxiv
CHATHAM do lxxxv
CLIFTON do lxxxv
COBOURG—Havre..... lxxxvi
Edifice public..... lxxxvi

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

PAGE.

COLLINGWOOD—Travaux dans le port lxxxvi
CORNWALL—Edifice public lxxxvi
GALT do lxxxvii
GANANOQUE do lxxxvii
GODERICH—Port lxxxvii
GUELPH—Edifice public lxxxviii
HAMILTON do lxxxviii
PORT ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien lxxxix
KINCARDINE—Brise-lames lxxxix
KINGSTON—Maison de douane lxxxix
Le port lxxxix
Bâtiments des immigrants xc
Pénitencier xc
Bureau de poste xc
KINGSVILLE—Port de refuge xc
LION'S HEAD - Jetée xci
CREEK DU PETIT OURS—Dragage xci
PETIT-COURANT do xci
L'ORIGNAL—Jetée xci
LONDON—Maison de douane xcii
Bâtiments des immigrants xcii
Edifice militaire xcii
Bureau de poste xcii
MEAFORD—Dragage xciii
MIDLAND do xciii
MORPETH—Jetée xciii
RIVIÈRE NAPANEE—Dragage xciii
NEWCASTLE—Jetée xciv
ORANGEVILLE—Edifice public xciv
OTTAWA—Dragage xcv
Salle d'exercice xcv
Musée Géologique xcv
Dépôt militaire xcv
Monument à la mémoire de sir G. E. Cartier xcv
Galerie Nationale des Beaux-Arts xcv
Pointe Nepean xcv
Nouvel édifice de la rue Wellington xcvi
Bureau de poste xcvi
Edifice public xcvi
Cour Suprême xcvi
OWEN-SOUND—Maison de douane xcvii
Port xcvii
PETERBORO'—Edifice public xcvii
PORT-ALBERT—Jetées xcvii

PROVINCE D'ONTARIO—*Suite.*

PAGE.

PORT-ARTHUR—Havre xcvii
Abri des immigrants xcviii
PORT-ELGIN—Brise-lames xcviii
PORT-HOPE—Havre xcviii
Edifice public xcviii
PORT-STANLEY—Jetée xcix
PRESCOTT—Edifice public xcix
RIDEAU HALL—Réparations, etc xcix
RIVER KAMINISTIQUIA—Dragage xcix
RIVIÈRE OTTAWA—Détroit en amont de Pembroke c
Amélioration du haut de l'Ottawa c
RIVIÈRE SYDENHAM—Enlèvement d'obstacles ci
RONDEAU—Jetée ci
SARNIA—Abri des immigrants cii
SAULT SAINTE-MARIE—Dragage cii
SHANNONVILLE do cii
SOUTHAMPTON—Jetée cii
SAINTE-CATHERINE—Edifice public ciii
SAINT-THOMAS do ciii
STRATFORD do ciii
THORNBURY—Travaux de protection civ
TORONTO—Bureau du sous-receveur général v
Maison de douane civ
Entrepôt de vérification civ
Forts civ
Havre cv
Bâtiment des immigrants cv
Bureau du revenu de l'intérieur cv
Bureau de poste cv
ROCHER WILSON—Bloc pour balise cv
WINDSOR—Edifice public cvi

PROVINCE DU MANITOBA:—

RIVIÈRE ASSINIBOINE—Digues en aile cvi
BRANDON—Abri des immigrants cvi
Bureau de poste cvi
EMERSON—Abri des immigrants cvii
HAVRES EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien cvii
RIVIÈRE ROUGE—Dragage cvii
MONTAGNE-DE-PIERRE—Pénitencier cvii

PROVINCE DU MANITOBA—*Suite.*

PAGE.

WINNIPEG—Bureau de l'architecte cviii
Maison de douane cviii
Bureau des terres fédérales cviii
Salle d'exercices militaires cviii
Bâtiment des immigrants cviii
Résidence du lieutenant-gouverneur cix
Edifice du parlement cix
Bureau de poste (nouveau) cix
do (temporaire) cix
Poudrière cix

TERRITOIRES DU NORD-OUEST :—

BATTLEFORD—Ecole industrielle des sauvages cx
Bureau du magistrat stipendiaire cx
CALGARY—Bâtiment des immigrants cx
FORT QU'APPELLE—Ecole industrielle des sauvages cx
HIGH RIVER do do cx
MEDICINE-HAT—Bâtiment des immigrants cxi
EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL—Réparations et entretien cxi
QU'APPELLE, STATION—Bâtiment des immigrants cxi
RÉGINA—Prison et asile des aliénés cxii
Bureau de poste cxii
Edifice public cxii
RIVIÈRE SASKATCHEWAN—Amélioration de la navigation cxii

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—

RIVIÈRE COWICHAN—Enlèvement de chicots cxiii
ESQUIMALT—Bassin de radoub cxiii
RIVIÈRE FRASER—Enlèvement de chicots cxiii
NANAIMO—Edifice public cxiv
NEW-WESTMINSTER—Pénitencier cxiv
Edifice public cxiv
RIVIÈRE SERPENTINE—Enlèvement de chicots cxiv
VICTORIA—Maison de douane cxv
Havre cxv
Bâtiment des immigrants cxv
Bureau de poste cxv
Station de la quarantaine cxv

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL cxv

PAGE.

EXAMENS DU SERVICE CIVIL cxv

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX cxvi

APPOINTEMENTS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.. cxvi

DRAGUEURS cxvii

ARPENTAGES ET EXAMENS cxvii

GLISSOIRES ET ESTACADES cxvii

DISTRICT DU SAGUENAY cxviii

DISTRICT DU SAINT-MAURICE cxviii

DISTRICT D'OTTAWA cxix

DISTRICT DE NEWCASTLE cxix

CHEMINS ET PONTS cxx

CHEMINS :—

Ile aux Noix cxx

Témiscouata cxx

PONTS :—

Rivière à la Bataille cxx

Des Joachims cxx

Portage-du-Fort cxxi

Russell cxxi

TÉLÉGRAPHES cxxi

PROVINCES MARITIMES ET GOLFE SAINT-LAURENT cxxii

RIVE NORD DU SAINT-LAURENT cxxii

DE QUÉBEC A LA GROSSE-ILE cxxii

TERRITOIRES DU NORD-OUEST cxxiii

COLOMBIE-BRITANNIQUE cxxiii

ARBITRAGES ET SENTENCES ARBITRALES cxxiv

NIVELLEMENTS ENTRE LE LAC CHAMPLAIN ET LE SAINT-LAURENT cxxiv

AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC cxxiv

CHENAL POUR LES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC cxxiv

PAGE.

PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES... cxxiv

JETÉES ET QUAIS DU GOUVERNEMENT..... cxxv

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION..... cxxv

ARRIVAGES DE LA MER, ETC..... cxxv

CONTRATS, ACHATS DE PROPRIÉTÉS, ETC..... cxxv

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS..... cxxv

TABLES DES DISTANCES..... cxxvi

PERSONNEL DU DÉPARTEMENT..... cxxvi

CORRESPONDENCE OFFICIELLE..... cxxvi

JETÉES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD..... cxxvi

SOMMAIRE DES DÉPENSES POUR TRAVAUX PUBLICS..... cxxvii

TABLE DES ANNEXES.

PAGE.

Annexe n° 1. Etat des dépenses durant l'exercice. Par O. Dionne, comptable..... 3

" 2. Rapport sur les édifices publics du Canada. Par Thos. Fuller, architecte en chef..... 20

" 3. Liste des mécaniciens, chauffeurs et gardiens des édifices publics du Canada..... 41

" 4. Rapport sur les services du chauffage, du gaz, de l'eau et des clochettes, etc. Par Jno. R. Arnoldi, ingénieur-mécacien..... 45

" 5. Rapport sur les ports et rivières, dragueur, dragage et levées hydrographiques. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef. 49

" 6. Rapports des améliorations proposées pour le haut de l'Outaouais. Par H. F. Perley, ingénieur en chef et Thos. Guerin, I.C..... 101

" 7. Rapport sur les travaux de nivellement entre le lac Champlain et le Saint-Laurent. Par H. F. Perley, ingénieur en chef, et R. Steckel, I.C..... 121

" 8. Etat du matériel de dragage acheté par le département des travaux publics..... 193

" 9. Rapport sur les travaux d'améliorations du havre de Québec et du bassin de radoub à Lévis. Par les Commissaires du havre de Québec..... 197

" 10. Rapport sur le creusage du chenal entre Montréal et Québec. Par les Commissaires du havre de Montréal..... 201

" 11. Rapport sur les glissoires, estacades, etc., du district du Saguenay. Par H. F. Perley, ingénieur en chef, et Joseph Rosa, surintendant..... 207

" 12. Rapport sur les glissoires et estacades du district de Saint-Maurice. Par H. F. Perley, ingénieur en chef, et Charles Lajoie, surintendant..... 211

" 13. Rapport sur les glissoires et estacades du district de l'Outaouais. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef, et G. P. Brophy, surintendant..... 215

" 14. Rapport sur les glissoires et estacades du district de Newcastle. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef, et R. B. Rogers, surintendant..... 221

" 15. Liste du personnel employé aux glissoires et estacades..... 227

" 16. Rapport sur les travaux publics dans la Colombie-Britannique. Par l'honorable J. W. Trutch, C.M.G..... 231

" 17. Liste des jetées et quais de l'Etat dans les provinces d'Ontario et de Québec..... 239

" 18. Etat tabulaire indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation aux principaux ports du Canada; aussi les ports qui sont ouverts à la navigation toute l'année..... 247

PAGE.

Annexe n° 19. Tableau indiquant le nombre de bâtiments, etc., qui sont arrivés de la mer aux divers ports..... 253

" 20. Etat indiquant le nombre des bâtiments construits aux principaux chantiers de construction de navires au Canada.... 257

" 21. Nombre de bâtiments naufragés dans le Saint-Laurent ainsi que sur les lacs..... 261

" 22. Rapport sur les lignes télégraphiques de l'Etat. Par F. N. Gisborne, surintendant..... 267

" 23. Etat indiquant les entreprises adjugées par le département; propriétés achetées, propriétés louées..... 291

" 24. Actes concernant les travaux publics..... 299

" 25. Tableaux des distances..... 303

" 26. Liste des peintures dans la galerie nationale..... 413

" 27. Rapport des arbitres officiels sur les causes soumises à eux durant l'année..... 417

" 28. Liste des officiers dans le département..... 421

" 29. Rapport supplémentaire sur les lignes télégraphiques dans le Nord-Ouest. Par F. N. Gisborne..... 425

" 30. Correspondance officielle du département..... 431

" 31. Liste des jetées dans l'Ile du Prince-Edouard en possession du gouvernement fédéral..... 435

" 32. Sommaire de la dépense jusqu'à 1867; et de 1867 à 1885. Par O. Dionne..... 439

CANADA.

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

A Son Excellence le Très-honorable Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, dans le comté de Somerset, comte de Wycombe, de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, vicomte Caln et Calnstone, dans le comté de Wilts, et lord Wycombe, baron de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, dans la pairie de la Grande-Bretagne; comte de Kerry et comte de Shelburne, vicomte de Clanmaurice et Fitzmaurice, baron de Kerry, Lixnaw et Dunkerron, dans la pairie d'Irlande, gouverneur général et vice-amiral du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Ainsi que voulu par l'acte 31 Victoria, chapitre 12, sanctionné le 21 décembre 1867, j'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885.

Ce rapport contient un état de la dépense générale, indiquant le crédit voté par le parlement et les sommes provenant d'autres sources qui ont été affectés aux travaux publics du Canada durant le dernier exercice, ainsi qu'une description des travaux qui ont été exécutés. Il est accompagné de trente et un annexes qui renferment les rapports annuels de l'ingénieur en chef, de l'architecte en chef et d'autres fonctionnaires attachés au ministère des travaux publics, ainsi que d'un certain nombre de tableaux et de relevés qui contiennent des renseignements se rattachant au département.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère sont :

LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien ;

LES HAVRES ET JETÉES, leur amélioration et leur construction;

LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES;

LE DRAGAGE ET LES BATEAUX DRAGUEURS;

LES PONTS ET CHAUSSÉES;

LES GLISSOIRES ET ESTACADES;

LES TÉLÉGRAPHES.

DÉPENSES GÉNÉRALES.

Par l'acte 47 Victoria, chapitre 2, sanctionné le 19 avril 1884, la somme de $3,476,304.78 a été affectée aux dépenses des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885; et par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 41, sanctionné le 20 juillet 1885, une nouvelle somme de $287,950.86 a été accordée pour les mêmes fins.

Indépendamment de ces sommes, celle de $386,509.61, restant des crédits de 1883-84, a été reportée; et des gouvernements provinciaux, des municipalités et autres corporations ont contribué pour $86,923.52 à l'exécution des travaux qui les intéressaient. Donc, la somme totale disponible et provenant de toutes sources était de $4,237,688.77. De cette somme, $2,682,624.35 ont été déboursés durant le dernier exercice, $162,845.90 ont été périmés le 30 septembre 1884, et la balance restait en caisse le 30 juin 1885, mais a été reportée par mandat spécial pour les travaux alors en cours d'exécution. Le tableau qui suit fait voir les sommes disponibles pour chaque service, les sommes périmées et les sommes déboursées :—

	Sommes disponibles	Périmées au 30 septembre 1884.	Déboursées durant l'exercice 1884-85.
Edifices publics.....	$1,836,269 15	$81,814 01	$1,369,460 72
Ports et rivières.....	1,806,988 98	68,299 59	844,165 55
Dragueurs et dragage.	174,000 00	.....	161,703 44
Glissoires et estacades.	156,750 00	.....	109,635 72
Ponts et chaussées.....	36,135 38	.....	20,143 79
Télégraphes.....	161,483 74	12,540 78	132,273 10
Divers.....	66,061 52	191 52	45,242 03
	$4,237,688 77	$162,845 90	$2,682,624 35

En sus de cette dépense, les sommes suivantes ont été déboursées, en vertu d'actes spéciaux du parlement:

Chenal des navires entre Québec et Montréal.....	$300,000 00
Amélioration du port de Québec.....	282,931 00
Bassin de radoub de Lévis.....	110,000 00
Total.....	$692,931 00

On trouvera plus loin les détails des déboursés qui ont été faits, par provinces, des sommes disponibles pour chaque service.

ÉDIFICES PUBLICS.

Le montant affecté par l'acte 47 Victoria, chapitre 2, à la construction, aux réparations et l'entretien des édifices publics, s'élevait à $1,443,740.00, et par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 41, une autre somme de $91,380.20 fut affectée aux mêmes fins. En

outre, la balance du crédit de 1883-84, $252,147.85, a été reportée ; la somme de $30,000 a été fournie par le gouvernement provincial et la ville de Québec ($15,000 chacun) pour la construction de la salle d'exercices ; la ville de Winnipeg a fourni $8,000.00 pour la nouvelle salle d'exercices, et la somme de $11,000.00 pour écoles industrielles des sauvages dans le Nord-Ouest a été transférée du ministère des affaires des sauvages à celui des travaux publics. En sorte que le montant disponible pour les édifices publics durant le dernier exercice était de $1,836,269.15. Sur cette somme $1,369,460.72 ont été déboursés, $81,814.01 périmés le 30 septembre 1884, et la balance restait en caisse au 30 juin 1885. Le tableau suivant indique le montant total disponible, le montent périmé et celui dépensé par province.

	Sommes disponibles.	Périmées au 30 septembre 1884.	Déboursées durant l'exercice 1884-85.
Nouvelle-Ecosse.....	$125,800 30	$ 2,922 53	$ 73,182 42
Ile du Prince-Edouard.....	60,339 50	4,200 00	25,168 92
Nouveau-Brunswick.....	141,223 65	7,376 39	106,412 05
Québec.....	401,833 93	14,269 48	303,374 32
Ontario.....	761,982 39	6,504 35	598,234 53
Manitoba.....	175,638 31	19,069 76	147,474 51
Territoires du Nord-Ouest...	74,385 00	1 70	63,195 81
Colombie-Britannique.....	79,362 90	27,469 80	38,314 16
Angleterre..	703 17	.....	703 17
Edifices publics en général.	15,000 00	.....	13,400 83
	$1,836,269 15	$81,814 01	$1,369,460 72

PORTS ET RIVIÈRES.

Le crédit autorisé par l'acte 47 Victoria, chapitre 2, pour l'amélioration et l'entretien des ports et des rivières dans tout le Canada était de $1,516,839.78, et l'acte 48-49 Victoria, chapitre 41, a affecté une autre somme de $158,720.66 aux mêmes fins. Outre ces sommes, il y avait à reporter la balance non dépensée des crédits de l'exercice 1883-84, soit un montant de $94,140.40, plus celui de $37,288.14 fourni par les corporations municipales et autres. Le montant total disponible provenant de toutes sources s'élevait donc à $1,806,988.98. On a dépensé $844,165.55 ; $68,299.59 ont été périmés le 30 septembre 1884, et le 30 juin 1885 la balance restait en caisse. Le tableau suivant indique le montant total disponible, le montant périmé et celui dépensé par province :

	Montant total disponible	Périmé le 30 septembre 1884.	Dépense, exercice 1884-85.
Nouvelle-Ecosse	$ 58,116 71	$ 363 39	$ 46,417 73
Ile du Prince-Edouard	129,571 02	53,222 79	64,849 80
Nouveau-Brunswick	225,879 79	.....	47,242 34
Prov. maritimes en général	11,500 00	.....	*
Québec	229,151 68	14,713 41	216,850 72
Ontario	497,280 00	.....	393,664 16
Manitoba	11,000 00	.....	10,820 28
Territoires du Nord-Ouest	10,000 00	.....	6,567 00
Colombie-Britannique	628,489 78	.....	52,146 34
En général	6,000 00	.....	5,607 18
	$1,806,988 98	$68,299 59	$844,165 55

DRAGUEURS ET DRAGAGE.

Au cours de la session de 1884, il fut voté des crédits de $30,000.00 pour matériel neuf, $30,000.00 pour réparation des dragueurs, et $114,000.00 pour dragage, —soit un crédit total de $174,000.00 pour ce service. Sur cette somme il a été déboursé $161,703.44 pendant le dernier exercice, et la balance restait en caisse au 30 juin 1885. Le tableau suivant fait voir les sommes disponibles et les sommes dépensées, par province.

	Sommes disponibles.	Sommes périmées, 30 sept. 1884.	Sommes dépensées pendant l'exercice 1884-85.
Matériel neuf	$30,000 00	.....	$21,424 70
Réparations	30,000 00	.....	26,939 59
Nouvelle-Ecosse	42,000 00	.....	15,467 30
Ile du Prince-Edouard		.....	7,199 38
Nouveau-Brunswick		.....	19,333 32
Québec	20,000 00	.....	18,839 77
Ontario	20,000 00	.....	19,895 38
Manitoba	10,000 00	.....	9,965 89
Colombie-Britannique	17,000 00	.....	17,724 77
Service général	5,000 00	.....	4,913 34
	$174,000 00	.....	$161,703 44

* Déboursés inclus dans les sommes portées au compte de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick.

DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS.

Nous donnons plus bas, en ordre alphabétique et par province, une description des travaux qui ont été exécutés durant le dernier exercice. Nous y faisons connaître en même temps les crédits mis à notre disposition pour chacun de ces travaux, et les déboursés que ces derniers ont occasionnés au cours de l'exercice et depuis la confédération. Là où un crédit spécial n'est pas mentionné, les déboursés ont été faits à même un crédit général.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

Amherst, chef-lieu du comté de Cumberland, se trouve au fond de la baie de Chignecto, 138 milles au nord-ouest d'Halifax.

Au cours de la session de 1884, un crédit de $10,000.00 fut voté pour la construction d'un édifice destiné à la poste, à la douane et à d'autres services, sur une partie du lot du palais de justice, emplacement donné à la Couronne par la municipalité. Le 14 septembre 1884, contrat fut passé avec MM. Rhodes, Curry et Cie, pour la somme de $27,374.00. L'édifice aura 61 pieds de front sur 40 de profondeur, deux étages, avec sous-sol et mansarde. Les murs extérieurs seront en grès rouge, à assises irrégulières, avec parements dressés; les planchers, toitures et cloisons seront en bois; les toitures seront couvertes en ardoise et en tôle galvanisée. Le principal caractère, dans le centre de la façade, sera une grande lucarne surmontée d'une tour en bois pour une horloge. Le sous-sol contiendra les fournaises, la chambre du combustible et le magasin; le rez-de-chaussée, le bureau de poste et celui de l'avocat du chemin de fer Intercolonial; le premier étage, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la caisse d'épargnes; la mansarde, le logis du gardien. En arrière, deux rallonges d'un étage, l'une pour l'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures, et l'autre pour les commis de la poste. Déboursés pendant le dernier exercice, $12,995.23. Dépense totale, $13,029.75.

ANTIGONISH.

Antigonish, le chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la route du chemin de fer Halifax et Cap-Breton, 41 milles à l'est de New-Glasgow.

Pendant le dernier exercice, il a été dépensé $169.43 pour terminer les changements à faire à l'édifice dont mon rapport de l'année dernière mentionnait l'acquisition dans le but d'y installer les services de la douane, de la poste et autres, et $25.98 pour réparations. Dépense totale, $5,520.30 pour construction, et $25.98 pour réparations.

ARICHAT.

Arichat, chef-lieu du comté de Richmond, se trouve à une trentaine de milles de Canso.

Durant la session de 1884, un crédit de $10,000.00 fut voté pour la construction d'un édifice destiné aux services de la poste, de la douane et autres, sur un emplacement acheté de madame S. Ballam. Des plans furent préparés et des soumissions demandées, mais aucune de ces dernières ne furent acceptées, et les choses en étaient là à la clôture de l'exercice. Dépense totale, $1,226.27.

BADDECK.

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, se trouve sur le côté nord du lac Grand Bras d'Or, à une quarantaine de milles de Sydney.

Au cours de la session de 1884, un crédit de $4,000.00 fut voté pour la construction d'un édifice destiné aux services de la poste, de la douane et autres. Le 7 août 1884, un emplacement de 100 x 80 pieds, sur le côté sud de la Grande rue, fut acheté de M. A. S. McDonald pour $1,000.00; et le 20 juin 1885, contrat fut passé avec M. R. H. Hill pour la construction de l'édifice, au prix de $7,500.00. L'édifice aura deux étages et sous-sol et sera en maçonnerie de grès brut, avec parements dressés; les cloisons, planchers et toiture seront en bois, la dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée. Le corps principal mesurera 52 pieds 6 pouces sur 24 pieds 6 pouces. Dépense au cours de l'exercice, $1,133.35; c'est la seule qui ait été faite ici.

ÉTANG DE BÉNACADIE.

L'Etang de Bénacadie, dans le comté du Cap-Breton, se trouve sur le côté nord-est du lac Grand Bras d'Or.

Au cours de la session de 1884, un nouveau crédit de $1,500.00 fut voté pour la continuation des travaux commencés dans le but d'améliorer l'entrée du port;

ce crédit, ajouté aux $981.14 restant de l'exercice 1883-84, constituait une somme de $2,481.14 disponible pour le même service. Dans le cours de l'été de 1884, le dragueur *Cape-Breton* a terminé un chenal de 650 pieds de long, 60 pieds de large et 12 pieds de profondeur à travers une barre de sable qui séparait l'étang du lac Grand Bras d'Or ; les côtés du chenal ont été protégés par des pilotis et des fascines. Déboursé pendant l'exercice, $1,500.00. Dépense totale depuis la confédération, $12,018.86.

BOULARDERIE.

Boularderie, Cap-Breton, se trouve sur la côte nord de l'île Boularderie, lac Grand Bras d'Or, 12 milles au sud-ouest de Baddeck.

Au cours de la session de 1884, un crédit de $2,000 fut voté pour la construction d'un débarcadère dans cette localité ; pendant l'année, on a construit un quai de 134 pieds de long, 20 pieds de large, avec une tête de 50 x 20 pieds. Dépense pendant l'exercice, $2,000 ; c'est la seule qui ait été faite dans cette localité depuis la confédération.

BROOKLYN (BRISE-LAME DE LIVERPOOL).

Brooklyn, ou l'Anse au Hareng, est situé sur le côté est de la baie de Liverpool et à environ un demi-mille en dehors de la barre de Liverpool-Harbour, comté de Queen.

Pendant l'été de 1884, quelques réparations temporaires ont été faites au plan incliné et au lambrissage du brise-lame. Déboursé dans le cours de l'exercice, $600. Dépenses totales faites à cet endroit depuis la Confédération, $71,139.50.

ÉTANG DE CAMPBELL.

L'étang de Campbell, comté d'Inverness, se trouve à l'entrée de la baie de Whycocomagh, partie du lac Grand Bras d'Or.

Le dragueur " Cap-Breton " a travaillé à cet endroit du 4 au 18 septembre 1884, il a enlevé 4,940 verges cubes de matières. Dépense, $602.30.

CANADA CREEK.

Canada Creek, comté de King, est sur la rive sud de la baie de Fundy, 60 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours de l'exercice, on a réparé et mis en bon état la jetée de l'ouest, qui avait été beaucoup endommagée par la mer, et un pilier de 55 pieds de long et 10 pieds de large sur le dessus fut construit de la mer, à l'extrémité du côté inférieur, pour protéger l'ancienne construction à cet endroit. Dépense, $747.08. Dépense totale à cet endroit depuis la Confédération, $5,747.08.

CHEVERIE.

Cheverie, comté de Hants, est sur la rive nord du bassin de Minas, près de l'embouchure de la rivière Avon, et à 16 milles de Windsor.

Dans le cours de la session de 1884, une somme de $2,500 a été votée pour continuer la construction du brise-lame à cet endroit, dont il est fait mention dans le rapport de l'année dernière, dans le but de faire un petit port de refuge, et à la session de 1885, un autre crédit de $1,178.98 a été voté; ces crédits, ajoutés aux $4,623.76 restant de l'exercice de 1883-84, constituaient une somme totale de $7,942.74, disponible pour le même service. Pendant l'exercice, les travaux ont été terminés. Dépenses, $8,304.43. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $17,377.52.

RUISSEAU CHIPMAN.

Le ruisseau Chipman, comté de King, est situé sur le côté sud de la baie de Fundy, 64 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours de la session de 1884 il a été voté une somme de $1,000.00 pour la continuation des réparations de la jetée, travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière; pendant l'exercice on a dépensé $949.78. Il faudra y faire d'autres réparations. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $5,147.99.

ILE NOEL.

L'île Noël, comté du Cap-Breton, est située près du bord sud-est du lac du Petit Bras d'Or, à environ 1¾ mille du détroit de Barra.

Le dragueur *Cape Breton* a travaillé à cet endroit du 19 juillet au 3 septembre 1884, et a coupé une tranchée de 770 pieds de long, 80 pieds de large à l'extrémité extérieure et 90 pieds de large à l'extrémité inférieure, avec une profondeur de 12 pieds, dans la barre de sable qui fermait l'entrée du port. Dépense, $2,322.00 ; c'est la seule qui ait été faite ici depuis la confédération.

L'ILE COFFIN.

L'île Coffin, comté de Queen, a environ ⅔ de mille de long, et est située du côté nord de la baie de Liverpool, à son entrée Est.

A la session de 1884, il a été voté un crédit de $1,000.00 pour la continuation des travaux faits dans le but de protéger la partie basse de la grève ouest ; pendant l'exercice, on a dépensé la somme de $994.70. La brèche dans la grève a été remplie au moyen de coffrages. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $5,984.84.

BAIE DES VACHES.

La Baie des Vaches, comté du Cap-Breton, est sur la côte est de l'île, environ 18 milles au sud-est de Sydney.

Dans le cours de la session de 1884 le crédit de $3,000 a été voté pour la continuation des réparations du brise-lames, qui a été endommagé par les tempêtes au commencement de l'année 1883 ; et dans le cours de la session de 1885 un autre octroi de $2,300 a été accordé ; ces crédits, ajoutés aux $1,815.34 restant de l'exercice de 1883-84, constituaient une somme totale de $7,115.34 disponible pour le même service. Dans le cours du dernier exercice les travaux suivants ont été faits : 1,078 pilots enfoncés et assujétis 40,000 pieds cubes de caisson plein construits ; 2,051 verges cubes de lest pour remplir ; 32,000 pieds M.P. de plancher posés ; 98 pieds linéaires du parement lambrissés ; 5 nouveaux poteaux d'amarrage installés et 6 autres entourés de bois dur. Dépense dans le cours de l'exercice, $7,107.54. Dépense totale à cet ndroit depuis la confédération, $144,836.30.

HAVRE D'ESCOUSSE.

Le havre d'Escousse, sur le côté nord de l'île Madame, comté de Richmond, est situé en dedans de l'île Bernard, à l'extrémité est du passage Lennox.

Le dragueur *George McKenzie* a travaillé à cet endroit du 1er au 24 octobre 1884, et a coupé une tranchée droite de 60 pieds de large et 10 pieds de profondeur

à eau basse; et le dragueur a aussi creusé au quai public; il a enlevé en tout 4,800 verges cubes de matières. Dépense pendant l'année, $2,634.31.

DIGBY.

Digby est le chef-lieu du comté de ce nom et est situé à l'extrémité ouest du bassin d'Annapolis, et est le terminus du chemin de fer des comtés de l'Ouest.

A la session de 1884 il a été voté $1,500.00 pour la construction de deux entrepôts sur la jetée, un de 36 x 30 pieds à l'extrémité du large de la jetée, et l'autre de 80 x 18 pieds, avec une rallonge de 36 x 30 pieds à la tête du débarcadère incliné. Le 28 novembre 1884 on a passé un contrat avec MM. D. C. et D. W. Clark pour la construction des entrepôts pour la somme de $1,545.00, et les travaux ont été terminés d'une manière satisfaisante. Dépense pendant le dernier exercice, $1,752.21. Dépense totale faite sur cette jetée depuis la confédération, $17,388.47.

CINQ-ILES.

Les Cinq-Iles, comté de Colchester, sont situées à environ 14 milles à l'est de Parrsboro'.

Dans le cours de la session de 1884 il a été voté la somme de $2,500.00 pour la construction d'une jetée à "Harrow Beach," et dans le cours de l'année un quai de 75 pieds de long et de 45 pieds de large a été construit. Vu la grande différence entre la marée haute et la marée basse dans cette partie de la baie de Fundy, cette construction est à sec à l'eau basse, et l'on ne peut en approcher qu'à marée haute ou près de marée haute. Il y a alors une profondeur de 20 pieds d'eau à l'extrémité du large et les navires y abordent facilement. Dépense, $2,499.94; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIÈRE DU GRAND-VILLAGE (LONDONDERRY).

La rivière du Grand-Village, comté de Colchester, se décharge dans la baie de Cobequid, près de la tête de la dite baie, à environ 18 milles de Truro.

A la session de 1884 on a voté un crédit de $3,250.00 pour continuer les travaux de redressement du cours de cette rivière en coupant une tranchée de 1,850 pieds de long, travaux dont il est question dans le rapport de l'année dernière, et qui ont été terminés cette année. Dépense, $850.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $5,100.00.

HALIFAX.

Halifax, capitale de la province, est située sur la côte occidentale de la baie de Chebuctou, ou Havre d'Halifax, baie profonde de l'océan Atlantique.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Dans le cours de la session de 1884 la somme de $9,000.00 a été votée pour faire des changements et des réparations à cet édifice, y compris le repeinturage, la pose de nouvelles faces aux boîtes à lettres, et ces travaux ont été en partie terminés dans le cours de l'exercice. Dépense de construction, $6,694.83, et de réparation, $231.49. Dépenses totales pour cet édifice depuis la confédération : pour construction, $93,058.19 ; pour réparations, $59,149.35.

PORT.

La faible dépense de $29.40 a été faite relativement à l'établissement d'un bassin de radoub.

LE HAVRE DE HALL.

Le havre de Hall se trouve dans le comté de King, sur le coté sud de la baie de Fundy, 11 milles au nord de Kentville, chef-lieu du comté.

En 1884 on fit quelques petites réparations à la jetée ouest de cet endroit qui sert de brise-lames pour le havre, mais pendant la forte tempête des 5 et 6 novembre 1884, la mer emporta complètement le pilier extérieur, et amoncela un banc de gravier qui empêche les navires d'entrer et de sortir. Dépense, $750.00 ; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

HARBOURVILLE.

Harbourville, comté de King, est sur le côté sud de la baie de Fundy, environ 55 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours de la session de 1884 il a été voté un crédit de $1,000.00 pour la continuation des réparations des deux jetées qui forment ce port, travaux que j'ai mentionnés dans mon dernier rapport. Pendant le dernier exercice les travaux faits en 1883-84 et les bouts du brise-lames ont été doublés en plein ; les 90 pieds extérieurs de la jetée exhaussés de 2 pieds et replanchéiés, tandis que les 200 pieds de la jetée de l'est ont été lambrissés et de nouveaux poteaux de défense placés sur la face intérieure de la jetée de l'ouest. Dépense, $1,000.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $4,499.25.

HAVRES EN GÉNERAL.

A la session de 1884, il a été voté une somme de $10,000.00 pour faire des réparations et des améliorations dans les havres des provinces maritimes, et à la session de 1885 un autre octroi de $1,500.00 a été accordé. Sur ces crédits on a dépensé $9,841.94.

ANSE AU FOIN.

L'Anse au Foin, comté de Richmond, est une baie du lac Grand Bras d'Or, et est à 10 milles du canal Saint-Pierre.

En 1881, les habitants de la localité construisirent un petit quai de 41 pieds de long sur 21 pieds de large, sur le côté est de l'anse. Dans le cours de l'exercice 1884-85 le département éleva et fortifia ce quai, et construisit une allonge de 27 pieds de long sur 27½ pieds de large, immédiatement à côté de l'ancienne construction. Dépense, $250.00 ; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

KINGSPORT.

Kingsport, ci-devant Pointe-du-Chêne, dans le comté de King, est situé sur la rive sud du bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le cap Blomidon.

La somme de $9.22 a été dépensée à réparer la jetée que le département y a fait construire en 1872-73. Dépense totale depuis la confédération, $24,682.72.

LUNENBURG.

Lunenburg, chef-lieu du comté du même nom, est situé à la tête de la baie de Lunenburg, environ 40 milles à l'ouest de l'entrée du havre d'Halifax.

HAVRE.

Le dragage dont il a été parlé dans le rapport de l'année dernière a été terminé par le dragueur *George McKenzie*, le 11 juillet 1884, et l'on a eu alors en avant des quais un chenal de 850 pieds de long et 75 de large, avec une profondeur de 17 à l'eau basse. Dépense, $2,048.91. Dépense totale pour dragage depuis la confédération, $22,194.57.

HOPITAL DE LA MARINE.

Dans le cours du dernier exercice, la somme de $302.00 a été dépensée en réparations nécessaires. Dépense totale pour cet édifice: construction, $6,502.25; réparations, $588.00.

MABOU.

Mabou, dans le comté d'Inverness, est situé à 6 milles au nord de Port-Hood, sur le golfe Saint-Laurent.

A la session de 1884, la somme de $1,500.00 a été votée pour la continuation des réparations à faire aux travaux du havre, et dans le cours de l'exercice, cette somme a été dépensée pour les travaux qui suivent: 197 pieds de la jetée s'étendant le long du côté sud du chenal ont été revêtus de pilots jointifs, ainsi que l'extrémité extérieure de la jetée, et un talus de pierre formé tout autour. Le revêtement a été réparé où c'était nécessaire, et l'ancien mur de soutènement de la pointe Rankin a été rempli de lest et réparé. Entre le 27 mai et le 30 juin 1885, le dragueur *Canada* a été occupé à ouvrir l'entrée du chenal dans le havre; il a enlevé 11,340 verges cubes de matières, ce qui a coûté $2,330.91. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $105,779.85.

MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, est situé sur la baie de Fundy, à 8 milles de Wilmot.

A la session de 1884 il a été voté un crédit de $1,500.00 pour réparer le brise-lames qui a été construit par le gouvernement provincial et réparé deux fois par ce département; mais dans les derniers jours de l'exercice on n'avait pas encore exécuté de travaux et on n'avait pas fait de dépense. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $9,150.00.

ANSE MÉTÉGHAN.

L'anse Météghan, dans le comté de Digby, est située sur le côté sud de la baie Sainte-Marie, à environ 43 milles de Digby.

Dans le cours de l'exercice on a fait des réparations à la jetée, qui avait été endommagée par une tempête au mois de novembre 1884. Dépense, $96.64. Dépense totale depuis la confédération, $15,831.43.

NEW-GLASGOW.

New-Glasgow, dans le comté de Pictou, est situé sur la rivière de l'Est, près de l'endroit où elle se décharge dans le port de Pictou, et est à 104 milles d'Halifax, par le chemin de fer de l'Intercolonial.

A la session de 1884, un crédit supplémentaire de $10,000 a été voté pour la construction d'un édifice destiné à la douane, à la poste et autres services, et dont une description se trouve dans le rapport de l'an dernier, lequel, ajouté aux $5,874.85 restant de l'exercice de 1883-84, constituait une somme totale disponible de $15,874.85. Dans le cours de l'exercice les travaux ont progressé d'une manière convenable, et l'édifice sera probablement terminé l'année prochaine. Dépense pendant le dernier exercice, $13,991.04. Dépense totale sur cet édifice, $18,884.19.

SYDNEY-NORD.

Sydney-Nord, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur le côté nord-ouest du havre de Sydney, à 18 milles de Sydney.

Au cours de la session de 1884, la somme de $7,500.00 a été votée pour la construction, dans cette localité, d'un édifice devant servir à la douane, à la poste, etc. Le 22 août 1884, un emplacement ayant 75 pieds de front sur la rue Main et 100 pieds de profondeur, a été acheté de M. Robert Mosgrove pour la somme de $1,800.00, et à la fin de l'année on était à préparer les plans et devis de l'édifice. Dépense pendant l'exercice, $1,908.63. Dépense totale, $1,959.13.

JETÉE D'OGILVIE.

La jetée d'Ogilvie se trouve sur le côté sud de la baie de Fundy, à mi-chemin environ entre Harbourville et Morden, dans le comté de Kings.

Au cours de la session de 1884 la somme de $3,000.00 a été votée dans le but de réparer ce quai, qui a été construit il y a plusieurs années par le gouvernement local. La jetée a 250 pieds de long et 35 pieds de large, et dans le cours de l'exercice on a ajouté un nouveau pilier de 20 pieds de long à l'extrémité extérieure, et les 100 pieds extérieurs de l'ancienne construction ont été réparés. Dépense, $2,982.01 ; c'est la seule qui ait été faite depuis la confédération.

L'ETANG AUX HUITRES.

L'Etang aux Huîtres, dans le comté de Guysborough, est situé sur le côté nord-ouest de la baie de Chedabuctou.

A l'aide de la balance de $527.49 restant de l'exercice de 1883–84, les travaux dont il est parlé dans le rapport de l'année dernière ont été terminés. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $4,250.01.

PARRSBORO', OU RIVIERE DE L'ILE-A-LA-PERDRIX.

Parrsboro', ou Rivière de l'Ile-à-la-Perdrix, se trouve dans le comté de Cumberland, sur le côté nord du bassin de Minas.

Pendant la dernière partie de l'hiver de 1883–84, la jetée à cet endroit, a de nouveau été endommagée par les glaces flottantes, et l'on y a fait les réparations nécessaires. Dépenses, $800.00. Dépense totale depuis la confédération, $5,800,00.

PETIT DE GRAT.

Petit de Grat est sur la côte sud de l'île Madame, comté de Richmond, environ à 3 milles d'Arichat.

Les travaux de protection construits ici en 1880, ont été réparés durant l'exercice. Dépense, $250.00. Dépense totale depuis la confédération, $3,250.00.

PETITE RIVIÈRE.

La Petite Rivière, dans le comté de Lunenburg, se décharge dans la baie de Palmerston, bras de l'océan Atlantique.

A la session de 1884 la somme de $5,000.00 a été votée pour la construction d'un brise-lames à Cherry Point, mais on n'avait pas encore commencé les travaux à la fin de l'exercice, et l'on n'a pas fait de dépenses.

PICTOU.

Pictou, chef-lieu du comté de Pictou, est situé sur le havre du même nom, qui s'ouvre sur le détroit de Northumberland.

MAISON DE DOUANE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé $491.25 pour des réparations nécessaires. Dépense totale sur cet édifice : construction, $25,070.05 ; réparations, $3,463.48.

HOPITAL DE LA MARINE.

A la session de 1884 il a été voté un crédit de $550.00 pour le nivellement des terrains, et pour la clôture, etc., et dans le cours de l'exercice ces travaux ont été exécutés. Dépense : construction, $763.38 ; réparations, $420.00. Dépense totale sur cet édifice depuis la confédération : construction, $12,410.36 ; réparations, $451.25.

PORT GREVILLE.

Port Greville, dans le comté de Cumberland, est situé sur la baie de Greville, à environ 10 milles de Parrsboro'.

A la session de 1884 la somme de $4,000.00 a été votée pour prolonger les travaux de protection de la rive ; mais on n'avait encore rien fait à la fin de l'exercice, et il n'y avait pas eu de dépense. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $6,028.00.

PORT HASTINGS.

Port Hastings, ou Plaister Cove, est dans le comté d'Inverness, sur le détroit de Canso, à environ 72 milles de New-Glasgow.

Le dragueur *George McKenzie* a fait de petits travaux à cet endroit ; il a enlevé 270 verges cubes de matières. Dépense, $146.35 ; c'est la seule qui ait été faite depuis la confédération.

PORT HAWKESBURY.

Port Hawkesbury, dans le comté d'Inverness, est situé sur le détroit de Canso, à 75 milles de New-Glasgow.

Au mois de mai 1885, le dragueur *Cape Breton* a enlevé 320 verges cubes de matières de la cale de la marine. Dépense, $39.01.

PORT-HOOD.

Port-Hood, chef-lieu du comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest du Cap-Breton, 20 milles au nord-ouest de l'entrée du détroit de Canso.

A la session de 1884 il a été voté la somme de $8,000.00 pour l'achèvement des ouvrages en blocaille qui protègent le brise-lames à cet endroit, dont il est question dans le rapport de l'an dernier ; et dans le cours de l'année les travaux ont été terminés. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $40,049.12.

PORT-MULGRAVE.

Port-Mulgrave, comté de Guysboro', est sur le côté ouest du détroit de Canso, et est maintenant le terminus du chemin de fer des Comtés de l'Est.

Comme c'est le point de départ des steamers qui desservent les ports du Cap-Breton, le dragueur *George McKenzie* a fait des travaux dans cet endroit. Il a enlevé 1,372½ verges cubes de matière. Dépense, $743.95.

LAC PORTER.

Le lac Porter, dans le comté d'Halifax, est à environ 20 milles au nord-est de la ville d'Halifax.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de $200.00 à enlever le dépôt qui s'était accumulé dans le petit chenal conduisant du lac à la mer. Dépense, $200.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $400.00.

RIVIERE JOHN.

La rivière John, comté de Pictou, se jette dans la baie John, 4 milles au sud-est du cap John.

Dans le cours de l'exercice, on a continué le creusement du canal jusqu'au pont public, qui arrête effectivement toute nouvelle amélioration. Dépense, $2,190.38. Dépense totale pour dragage depuis la confédération, $22,243.98.

SYDNEY.

Sydney, chef-lieu du comté de Cap-Breton, est situé sur la côte est de l'île du Cap-Breton, à la tête du havre de Sydney, et à 285 milles au nord-est d'Halifax.

HOPITAL DE LA MARINE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé $302.50 en réparations sur cet édifice. Dépense totale : construction, $9,939.28 ; réparations, $302.50.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1884 la somme de $5,000.00 a été votée dans le but de construire un édifice pour la douane, la poste, etc., mais à la fin de l'exercice on n'avait pas encore trouvé un emplacement, et l'on n'avait pas fait de dépense.

STATION DE QUARANTAINE.

A la session de 1884 la somme de $2,500.00 a été votée pour l'achèvement de cet édifice, dont une description détaillée se trouve dans le rapport de 1882-83 ; l'édifice est maintenant terminé et habité. Dépense pendant le dernier exercice, $473.00. Dépense totale à l'occasion de ces édifices : construction, $4,902.75.

HAVRE DE TROIS BRASSES.

Le havre de Trois Brasses, dans le comté d'Halifax, est situé à environ 14 milles à l'est de l'entrée du port d'Halifax.

A la session de 1884 la somme de $600.00 a été votée pour prolonger les ouvrages de protection de la grève ; et dans le cours de l'exercice ils ont été prolongés sur une nouvelle distance de 125 pieds, et les anciens ouvrages ont été réparés où c'était nécessaire. Dépense, $597.23. Dépense totale depuis la confédération, $4,597.17.

TRACADIE.

La Grande Tracadie est dans le comté d'Antigonish, sur la rive sud de la baie Saint-George.

Pendant la session de 1884 la somme de $2,750.00 a été votée pour réparer le brise-lames, et à la session de 1885 une autre somme de $600.00 a été accordée pour

le même objet. Dans le cours du dernier exercice, les travaux qu'on a faits dans le havre ont consisté à enfoncer des palplanches sur le bord du brise-lames sur le chenal, à le remplir de lest, à reconstruire 170 pieds du brise-lames, et autrement augmenter la solidité des constructions actuelles.

TRURO.

Truro, chef-lieu du comté de Colchester, est situé à environ 2 milles amont la tête de la baie de Cobequid, et est une localité importante sur le chemin de fer Intercolonia .

A la session de 1884 la somme de $17,000 a été votée pour la construction de l'édifice nécessaire aux bureaux de la douane, de la poste, etc., lequel édifice est décrit au long dans le rapport de l'an dernier, et ce crédit, ajouté à la balance de $5,587.72, restée de l'exercice de 1883-84, constituait une somme totale disponible de $22,587.72. Le 30 janvier 1885 on a passé un contrat avec M. E. Chanteloup pour l'appareil de chauffage, à raison de $1,160; et à la fin de l'exercice l'édifice était tellement avancé qu'on croyait pouvoir l'occuper à l'automne. Dépense dans le cours de l'exercice, $13,752.65. Dépense totale sur cet édifice, $21,264.78.

TUSKET WEDGE.

Dans la partie sud du comté de York, et à environ 13 milles de la ville de Yarmouth.

A la session de 1884 la somme de $850 a été votée pour l'achèvement d'un quai commencé, il y a quelques années, par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et continué par les habitants de ce district; et au mois d'octobre 1884 les travaux ont été terminés. On a déjà constaté que ce quai était d'une grande utilité pour la localité. Dépense, $849.98; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

WINDSOR.

Windsor, chef-lieu du comté de Hants, est situé sur un bras du bassin de Minas, 45 milles au nord-ouest de Halifax.

A la session de 1884 il a été voté une autre somme de $11,000 pour l'achèvement de l'édifice devant servir à la douane, à la poste, etc., lequel édifice est décrit dans mon rapport de l'an dernier; ce crédit, ajouté aux $4,309.24 restant de l'exercice de 1883-84, constituait une somme totale de $15,309.24 disponible pour cet objet.

Le 30 janvier 1885 un contrat fut passé avec M. E. Chanteloup pour l'appareil de chauffage, à raison de $1,280. Les travaux ont été poussés avec activité, et à la fin de l'exercice l'édifice était tellement avancé qu'on espérait pouvoir le terminer et l'occuper à l'automne. Dépense dans le cours de l'exercice, $15,638.91. Dépense totale sur l'édifice, $19,940.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, dans le comté d'Inverness, est situé sur la baie de Whycocomagh, qui est une branche du Grand Bras d'Or.

Le dragueur *Cape Breton* a été occupé du 19 septembre au 30 octobre 1884, à couper une tranchée de 120 pieds de long, 50 pieds de large et 8 pieds de profondeur à l'eau basse, dans l'étang de Campbell, pour permettre aux bateaux de pêche et aux autres petites embarcations d'y entrer; et on a aussi ouvert un chenal de 50 pieds de long, 65 pieds de large et 12 pieds de profondeur jusqu'au quai public. Le dragueur a enlevé 19,760 verges cubes de matières. Dépense, $2,409.18; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

YARMOUTH.

Yarmouth, chef-lieu du comté de Yarmouth, est situé sur une petite baie créée par un bras de l'Atlantique, à 205 milles au nord-ouest d'Halifax, et est le terminus du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de $10,000 a été votée pour la construction d'un édifice destiné aux services de la poste, de la douane, etc., sur un emplacement à l'encoignure des rues Main et John, tel que dit dans le rapport de l'an dernier et acheté de M. Jacob Bingay, pour $6,000. Les plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées; et le 21 mai 1885 contrat a été passé avec MM. Milliken, Gray et Wheaton pour la somme de $23,248. L'édifice sera en brique avec parements en pierre. Le corps principal aura 42 pieds 6 pouces sur la rue Main et 36 pieds de profondeur; il aura deux étages, avec sous-sol et mansarde. Il y aura aussi une aile d'un étage pour le bureau des poids et mesures. Le sous-sol contiendra des chambres pour la fournaise, le combustible et l'emmagasinage; le rez-de-chaussée, le bureau de poste; le premier étage, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et la caisse d'épargnes; la mansarde, le logis du gardien. Les cloisons, les planchers et la toiture seront en bois; cette dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée. Dépense pendant le dernier exercice, $112.49. Dépense totale, $6,112.49.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ANNANDALE.

La jetée d'Annandale est sur le lot 56, comté de King, sur la côte nord de la Grande-Rivière, près de son embouchure dans la baie Boughton, à une distance de 15 milles de Souris par le chemin.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local et pour laquelle la somme de $2,474.25 a été payée à même le crédit de $53,222.19 voté à la session de 1885 pour rembourser le gouvernement local des dépenses qu'il a faites depuis la confédération pour des jetées que l'on a jugé devoir être à la charge du gouvernement fédéral. On a fait les réparations nécessaires. Dépense : construction, $2,474.25 ; réparations, $519.97.

BELFORT.

Belfort est situé sur le côté sud de la baie Orwell, sur le lot 57, comté de Queen.

La jetée à cet endroit a été construite par le gouvernement local, pour laquelle on lui a payé $4,355.04, à même le crédit de $53,222.19 voté à la session de 1885, pour rembourser le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard des dépenses qu'il a faites pour les jetées depuis la confédération. Cette jetée a été réparée de manière à pouvoir y faire l'expédition des produits de l'automne. Dépense : construction, $4,355.04 ; réparations, $400.45.

L'ANSE DE CAMPBELL.

L'anse de Campbell est située dans le comté de King, sur la rive nord de l'île.

A même le crédit de $53,222.19 voté à la réunion de 1885 pour rembourser le gouvernement local des dépenses qu'il a faites pour les jetées, la somme de $100.00 a été payée pour le compte de cet endroit. Dépense totale depuis la confédération, $13,171.79.

CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capitale de la province, est située sur une langue de terre entre la rivière du Nord et la rivière Hillsborough, dans le comté de Queen.

NOUVEL ÉDIFICE FÉDÉRAL.

A la session de 1884 la somme de $30,000.00 a été votée pour la construction de cet édifice, au même endroit où était celui que l'incendie a détruit dans la nuit du 20 février 1884. Les plans et devis ont été préparés par le département, et des soumissions ont été demandées ; et le 13 avril 1885 un contrat a été passé avec M. T. C. Connor pour la construction de l'édifice, à raison de $57,397.00 ; à la fin de l'exercice les travaux avaient sensiblement avancé. Le corps principal aura 92 sur 60 pieds, deux étages de haut, avec sous-sol et comble à la Mansard ; il y aura une annexe de 56 x 25 pieds. L'édifice sera en brique avec parements en pierre de taille ; le dessin général est large, simple et de bon effet. On trouvera une description détaillée à l'annexe n° 2, page 25. Dépense pendant l'exercice, $1,426.58.

ÉDIFICE FÉDÉRAL, TEMPORAIRE.

Vu la destruction de l'ancien édifice fédéral, la propriété autrefois occupée par la banque de l'Ile du Prince-Edouard, a été louée, disposée et aménagée pour recevoir les bureaux de la poste, etc., ce qui a coûté une dépense de $6,207.14 pour la construction, et $907.73 pour réparations.

POINTE CHINA.

Cette jetée est située sur le lot 50, dans le comté de Queen et sur le côté nord de la baie Orwell.

Cette jetée est une de celles construites par le gouvernement local, dont le prix de revient depuis la Confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19, voté à la session de 1885 pour cet objet. Depuis, le gouvernement fédéral en a pris charge et on a fait les réparations nécessaires. Dépense, $3,436.47 pour la construction, et $213.38 pour les réparations.

CRAPAUD (VICTORIA).

Victoria est un établissement prospère dans le comté de Queen, et est situé à la tête de la navigation dans le bassin de Crapaud, à peu près à mi-chemin entre les villes de Charlottetown et Summerside. La jetée à cet endroit est une de celles qui ont été construites par le gouvernement local et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté à la session de 1885 pour cet objet ; et depuis que le gouvernement fédéral en a pris charge la jetée a été complètement réparée. Dépense : construction, $4,267.72 ; réparations, $953.52.

GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur la péninsule entre les rivières Bruden et Cardigan.

SALLE D'EXERCICE.

Dans le cours du dernier exercice on a fait certains changements et certaines réparations à cet édifice, travaux qui ont coûté, pour la construction, $55.20, et pour les réparations, $25.80 ; c'est là la seule dépense qui ait été faite depuis la confédération.

JETÉE.

La jetée de la Reine, sur le côté nord de la rivière Montague, a été construite par le gouvernement local, et la somme qu'elle a coûtée depuis la confédération, soit $2,254.24, a été remboursée à même le crédit de $53,222.19 voté à la session de 1885 pour cet objet. Depuis qu'elle est devenue propriété du gouvernement fédéral, elle a subi des réparations considérables qui ont coûté $1,000.00.

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey, comté de Queen, est sur le côté est de la rivière de l'Est ou Hillsboro', à environ 10 milles de Charlottetown.

Cette jetée est une de celles qu'a construites le gouvernement local, et son prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté à la session de 1885 pour cet objet. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, la chaussée, le plancher, les longrines, le revêtement en planches et le couronnement ont été réparés ; des poteaux de défense posés, et l'extrémité du large de la jetée replanchéiée. Dépense : construction, $1,255.27 ; réparations, $496.25.

JETÉE DE LA RIVE HIGGINS.

Cette jetée est dans la baie Egmont, comté de Prince, et est située à environ 10 milles au nord-ouest du cap Egmont.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté à la session de 1884, pour cet objet. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, le remplissage qui forme la chaussée de cette jetée s'était tellement tassé qu'il était devenu impropre au trafic, et a dû être réparé. Dépense : construction, $2,543.05 ; réparations, $180.20.

POINTE HURD.

La jetée de la Pointe Hurd, comté de Prince, est située sur le côté sud du bras sud du havre de Summerside, environ 13 milles au nord de la ville de Summerside.

Cette jetée est une de celles construites par le gouvernement local, et les dépenses encourues à son occasion depuis la confédération ont été remboursées à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis qu'elle est devenue propriété du gouvernement local, on a fait quelques réparations temporaires pour rendre cette jetée convenable pour les chargements d'automne. Le 14 mai 1885 on a passé contrat avec M. J. Geady pour la reconstruction de la partie extérieure ou endommagée de la jetée, et la construction de deux piliers de 50 pieds de long sur 20 pieds de large, situés de chaque côté de l'extrémité du large, formant ainsi une tête de jetée, à raison de $3,145.00, et à la fin de l'exercice les travaux marchaient rapidement. Le dragueur *Prince Edward* a travaillé à cet endroit du 1er septembre au 18 novembre 1884; il a commencé le creusement d'un chenal jusqu'à ce quai, qui aura, lorsqu'il sera terminé, 2,700 pieds de long, 255 pieds de large, avec une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. Dépense: construction, $7,127.44; réparations, $169.41.

RIVE DE KIER.

La jetée de la rive de Kier est située sur le côté est de la baie de Malpèque, comté de Prince.

Cette jetée est une de celles qui ont été construites par le gouvernement local, et pour laquelle il a été payé $5,091.50, somme dépensée depuis la confédération, à même le crédit de $53,222.19 voté à la session de 1885.

JETÉE DE LAMBERT.

Cette jetée se trouve au village Montague, lot 57, comté de King, sur la rivière Montague, à 6 milles en amont de son embouchure dans la baie Cardigan.

C'est une des jetées qui ont été construites par le gouvernement local; les dépenses qu'elle a coûtées depuis la confédération ont été remboursées à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet dans le cours de la session de 1885. Pendant le dernier exercice tout le prolongement a été entièrement reconstruit avec des matériaux neufs, et des réparations si considérables ont été faites aux autres parties de cette jetée, qui était devenue inutile, qu'elle peut maintenant servir au trafic. Dépenses: construction, $486.95; réparations, $1,303.51.

POINTE-LEWIS.

La jetée de la Pointe Lewis se trouve sur le lot 53, comté de King, sur la rive nord de la rivière Cardigan, et à sept milles de la jetée de Cardigan-Nord.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, cette jetée a été consolidée, réparée et rendue propre au trafic. Dépense : construction, $2,500 ; réparations, $164.43.

MALPEQUE.

Le havre de Malpèque, dans le comté de Prince, est à l'entrée de l'est de la baie de Richmond, environ 90 milles à l'ouest de la Pointe de l'Est, et 40 milles du Cap Nord.

Les travaux dont il est question dans le rapport du dernier exercice ont été menés à bonne fin en juillet 1884. Dépense, $82.50. Dépense totale depuis la confédérotion, $19,005.70.

LA RIVIÈRE AU VISON (*Mink River*).

La jetée de la rivière au Vison se trouve au lot 63, dans le comté de King, près de la jonction de la rivière au Vison et du Port Murray.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, dont le prix de revient depuis le Confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris charge, cette jetée, qui était en très mauvais état, a été réparée et rendue serviable pour le trafic de la localité. Dépense : construction, $293.25 ; réparations, $405.65.

MONTAGUE.

Montague est dans le comté de King, environ 26 milles à l'est de Charlottetown.

On a rapporté le crédit non dépensé de $5,000.00 voté en 1883-84 pour la construction d'un édifice public destiné à recevoir les bureaux de la poste et des autres services ; on a acheté de la propriété de M. Lambert un emplacement, à raison de $800.00. A la clôture de l'exercice on était à préparer les plans et devis de l'édifice qui doit être construit sur cet emplacement ; et depuis lors on a passé un contrat pour l'exécution de ces travaux. Les dépenses dans le cours de l'exercice ont été de $825.50 ; c'est la seule dépense qui ait été faite depuis la confédération.

PORT MURRAY—RIVIERE DU SUD.

Port Murray, comté de King, est situé à l'extrémité sud-est de l'île.

A la session de 1884 la somme de $1,250 a été votée pour terminer le redressement du chenal de la rivière du Sud ; cependant à la clôture de l'exercice les travaux n'avaient pas encore été commencés.

LA JETÉE DE McGEE.

Cette jetée est dans la baie Egmont, comté de Prince, à 5 milles au nord du cap Egmont.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a fait l'acquisition, la chaussée s'étant tassée par places, a été réparée, et la jetée se trouve maintenant en bon état. Dépense : construction, $2,721.25 ; réparations, $100.

CREEK DES NEUF-MILLES.

Le creek des Neuf-Milles est situé dans le lot 65, comté de Queen.

La jetée de cet endroit est une de celles construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté à la session de 1885 pour cet objet. Dépense, $482.

CARDIGAN NORD.

Lot 54, comté de King, sur le côté nord de la rivière Cardigan, près de son embouchure dans la baie Cardigan.

La jetée de cette localité est une de celles construites par le gouvernement local et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris charge les poteaux de défense aux extrémités et sur les côtés du pilier extérieur ont été renouvelés et les faces protégées par des palplanches ; le revêtement a été réparé par place, et la chaussée nivelée aux endroits inégaux. Dépense : construction, $2,732.70 ; réparations, $360.83.

PINETTE.

Pinette est dans le lot 58, comté de Queen.

La jetée de cet localité est une de celles que le gouvernement local a construites, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession cette jetée a été réparée. Dépense : construction, $1,814 ; réparations, $35.20.

PORT SELKIRK.

La jetée du port Selkirk est sur le lot 57, comté de Queen, et sur le côté sud de la rivière Orwell, près de son embouchure, dans la baie de ce nom.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, on a fait les réparations nécessaires pour rendre cette jetée utile au trafic. Dépense : construction, $2,947.75 ; réparations, $607.63.

POWNAL.

La jetée de Pownal se trouve sur le lot 49, comté de Queen, à la tête de la baie Pownal.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet dans le cours de la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a fait l'acquisition on y a fait toutes les réparations nécessaires. Dépenses : construction, $3,429.92 ; réparations, $468.89.

POINTE-ROUGE.

Cette jetée se trouve dans le comté de Queen, et est située sur le côté est de la rivière Hillsboro', environ 6 milles au nord-est de la cité de Charlottetown.

Cette jetée, qui était dans un état si délabré qu'elle ne pouvait plus servir, a été réparée et mise en état de service. Dépense : construction, $600.

JETÉE DE LA RIVIERE DU SUD.

Lot 64, comté de King, à la tête de la navigation, sur la rivière du Sud, port Murray.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local, et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet dans le cours de la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a fait l'acquisition on a fait quelques réparations sans importance. Dépense : construction, $1,021.50 ; réparations, $49.50.

RUSTICO-SUD.

La jetée de Rustico-Sud est dans le comté de Queen, à l'embouchure de la rivière Wheatly, et à 13 milles au nord de Charlottetown.

C'est une des jetées construites par le gouvernement local et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, la jetée a été réparée de manière à servir aux chargements d'automne. Dépense : construction, $657.80 ; réparations, $209.85.

BAIE SAINTE-MARIE.

La jetée de la baie Sainte-Marie est sur le lot 61, comté de King, sur le côté sud de la baie Sainte-Marie.

C'est une des jetées que le gouvernement local a fait construire et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, cette jetée, qui avait grand besoin de réparations, a été mise en bon état et propre aux chargements d'automne. Dépenses: construction, $1,336.59; réparations, $341.25.

BAIE SAINT-PIERRE.

La baie Saint-Pierre se trouve dans le comté de King, sur la côte nord de l'île, 35 milles à l'est de la Pointe Est.

A la session de 1884 la somme de $3,000.00 a été votée pour terminer les travaux qui, comme on l'a dit dans le rapport de l'année dernière, avaient été abandonnés par l'entrepreneur; cependant à la clôture de l'exercice rien n'avait été fait. Dépense totale depuis la confédération, $8,207.16.

SUMMERSIDE.

Summerside, comté de Prince, est le principal port de mer de l'extrémité ouest de l'Ile du Prince-Edouard et est le point objectif des bateaux à vapeur qui font le service entre cet endroit et Shédiac, N.-B., où ils font la correspondance avec le chemin de fer Intercolonial.

LE PORT.

Le dragueur *Prince Edward* a été occupé du commencement de l'exercice au 1er septembre à creuser près du quai de la Reine; les travaux qu'il a faits consistent en une approche de 552 pieds de long, 204 pieds de large et 18 pieds de profondeur à l'eau basse, à partir de l'eau profonde dans le port, jusqu'à l'extrémité du quai. On a fait sur le côté est une tranchée de 544 pieds de long et 85 pieds de large, et sur le côté ouest une tranchée de 231 pieds de long et 81 pieds de large, ayant toutes deux 12 pieds de profondeur à l'eau basse. Dépense, $2,072.56.

ÉDIFICE PUBLIC.

Au cours de la session de 1883, un crédit de $12,500.00 a été voté dans le but de terminer cet édifice, dont une description détaillée a paru dans le rapport de

l'année dernière ; ce crédit, ajouté à la somme de $6,971.50 restée de l'exercice 1883-84, faisait un total de $19,471.50 disponibles. Le 26 mars 1885 on a passé un contrat avec MM. McKinnon et McLean, pour l'appareil de chauffage à eau chaude, à raison de $1,187.00, et on est à exécuter les travaux. Dans le cours de l'exercice la construction a tellement avancé qu'on espère pouvoir terminer et occuper l'édifice au mois de novembre ou de décembre. Dépense pendant le dernier exercice, $12,752.89. Dépense totale à l'occasion de cet édifice depuis la confédération, $15,623.89.

TIGNISH.

Tignish est situé à l'embouchure de la grande rivière Tignish, comté de Prince, à environ 8 milles à l'est de la pointe Nord.

Dans le cours de la session de 1884, la somme de $4,000.00 a été votée pour la continuation des travaux commencés par le gouvernement local, relativement au brise-lames, avant la Confédération, et transmis depuis au département. Le 27 novembre 1884 un contrat a été passé avec J.H. Myrick, à raison de $4,125.00 pour le prolongement du mur de soutènement actuel, sur une distance de 1,875 pieds, pour atteindre les terres hautes et pour empêcher la mer de couper la plage; et aussi pour 440 pieds de talus en fascines et en pierre sur la face nord du brise-lames nord, et pour élever et remplir environ 100 pieds du talus actuel en fascines et en pierres. A la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie d'exécution. Dépense : construction, $135.26 ; réparations, $102.70. Dépense totale depuis la confédération, $24,102.49.

RIVIERE VERNON.

La jetée de la rivière Vernon est sur le lot 50, comté de Queen, à deux milles en amont de l'embouchure de la rivière dans la baie Orwell.

C'est une des jetées qui ont été construites par le gouvernement local et dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19, voté pour cet objet à la session de 1885. Depuis que le gouvernement fédéral en a pris possession, cette jetée a été nivelée et les réparations nécessaires faites. Dépenses : construction, $908.66 ; réparations, $249.90.

LA JETÉE VICTORIA—(ILES DES BOIS).

Les îles des Bois sont situées dans le comté de Queen, sur la côte sud de l'île, à environ 35 milles au sud-est de Charlottetown.

A l'aide de la balance restée du crédit de 1883-84, somme qu'on avait rapportée, les travaux mentionnés dans le dernier rapport ont été terminés peu de temps après le commencement de l'exercice. Dépense, $907.90. Dépense totale à cet endroit depuis la Confédération, $10,789.36.

LA POINTE OUEST.

La Pointe Ouest est située sur le lot 8, comté de Prince. Le brise-lame à cet endroit est un de ceux construits par le gouvernement local, dont le prix de revient depuis la confédération a été remboursé à même le crédit de $53,222.19 voté pour cet objet à la session de 1885. Dépense, $4,226.40.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK,

CRIQUE D'ANDERSON—(BAIE DU ROCHER.)

Dans le comté d'Albert, sur le côté est de la baie Salisbury, entre le cap Enragé et le cap Matthew, sur le côté nord du chenal Chignecto, qui est le bras nord-est de la baie de Fundy.

A la session de 1884, la somme de $2,000.00 a été votée pour continuer les travaux destinés à relier au rivage le coffrage isolé de 100 pieds sur 25 que le département avait construit en 1879-80. Le 15 décembre 1884, on a passé contrat avec MM. Wallace et Steeves pour un prolongement de 100 pieds, vers le rivage, à raison de $1,600.00 ; et à la clôture de l'exercice les travaux étaient presque terminés. Dépense, $921.49. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $7,703.99.

BATHURST.

Bathurst, chef-lieu du comté de Gloucester, est situé à la baie de Bathurst, qui s'ouvre dans la Baie des Chaleurs, et est à environ 175 milles de Saint-Jean.

A la session de 1884, la somme de $6,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice convenable destiné à la douane, à la poste, etc.; le 26 novembre 1884 on a passé contrat avec M. John Black pour la somme de $18,325.00. L'édifice est

situé à l'encoignure des rues Water et Douglas. Le corps principal a 47 pieds de front et 37 de profondeur, deux étages, avec sous-sol et mansarde; il y a aussi une annexe d'un étage, 16 sur 60 pieds, affectée à l'entrepôt de vérification et au bureau des poids et mesures. Les murs intérieurs seront revêtus en grès pris dans le voisinage, avec parements en pierre de taille, et l'annexe sera revêtne de brique rouge. Le plan de l'édifice est large, mais les détails en sont des plus simples. Les linteaux des portes et fenêtres sont semi-circulaires. Une grande lucarne en pierre ajoute à l'effet de la façade principale, et une tour basse, sur le côté est, à quatre cadrans, rend le contour agréable. Le sous-sol est destiné à l'appareil de chauffage et à l'emmagasinage; le rez-de-chaussée au bureau de poste; le premier étage à la douane, au revenu de l'intérieur, à la caisse d'épargne et aux commissaires des pilotes; la mansarde au logis du gardien. Dépense dans le cours du dernier exercice, $1,189.25. Dépense totale sur cet édifice, $2,260.20.

BOUCTOUCHE.

Dans le comté de Kent et sur la rivière Bouctouche, qui se jette dans le détroit de Northumberland, environ 20 milles au nord-ouest de Shédiac.

A la session de 1884 la somme de $1,000.00 a été votée pour terminer le quai à cet endroit, travaux dont on a parlé dans le rapport de l'année dernière; et dans le cours de la session de 1885 une autre somme de $655.00 a été accordée pour le même objet. Pendant l'exercice le quai a été terminé, et il y a maintenant une profondeur de 10 à 15 pieds à l'eau basse en face de ce quai. Dépense, $1,655.00. Dépense totale, $3,715.55.

CAP TOURMENTIN.

Le Cap Tourmentin est situé sur le détroit de Northumberland; c'est le point où l'on fait ordinairement la traversée à l'Ile du Prince-Edouard pendant l'hiver.

LE PORT.

A la session de 1884, la somme de $150,000.00 a été votée pour l'exécution des travaux dans le port au Cap Tourmentin ou dans ses environs, afin de donner de meilleurs moyens de débarquement en correspondance avec le terminus du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Dans le cours de l'été de 1884 une levée hydrographique a été faite qui a coûté $4,419.63, mais rien autre chose n'a été fait jusqu'à la clôture de l'exercice.

TRAVERSE D'HIVER.

A la session de 1885 la somme de $2,000.00 a été votée pour la construction d'abris pour les canots au Cap Traverse, I.P.-E., et au Cap Tourmentin, N.-B., devant servir au service de la malle en hiver, entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. A la clôture de l'exercice les batiments étaient presque terminés, et depuis lors ils ont été complétés et aménagés de manière à ce qu'on puisse s'en servir l'hiver prochain. Dépense, $2,021.02.

CARAQUETTE.

Dans le comté de Gloucester, sur la rive sud de la Baie des Chaleurs, environ 42 milles à l'est de Bathurst.

Dans le cours de la session de 1884 la somme de $500.00 a été votée pour terminer le prolongement de la jetée construit par le gouvernement local, et dont il est question dans le rapport de l'année dernière ; les travaux ont été complétés. Dépense, $211.50. Dépense totale pour ces travaux, $4,471.54.

CARLETON.

Carleton, dans le comté de Saint-Jean, est situé sur le côté ouest du port de Saint-Jean.

BUREAU DE POSTE.

A la session de 1884 la somme de $6,000.00 a été votée pour terminer et aménager cet édifice, dont une description complète se trouve dans mon rapport de 1882-83. Le 7 juillet 1884, on a passé contrat avec MM. Cansey, Bond et Milden pour l'aménagement, à raison de $642.70, et dans le cours de l'exercice l'édifice a été occupé. Dépense pendant l'exercice, $2,967.25. Dépense totale sur cet édifice, $13,629.59.

CHEMIN DE FER.

A la session de 1884 la somme de $10,000 a été votée pour prolonger le chemin de fer sur le quai, cependant à la clôture de l'exercice il n'y avait eu rien de fait.

CHATHAM.

Chatham, dans le comté de Northumberland, est situé sur la rivière Miramichi, environ 12 milles en amont de son embouchure.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la petite somme de $21.30 à faire certaines réparations à l'édifice public qui sert à la poste, à la douane, et aux autres départements. Dépense totale : construction, $13,781.77 ; réparations, $4,793.93.

DORCHESTER.

Dorchester, chef-lieu du comté de Westmoreland, est situé sur la rive nord de la rivière Petitcodiac, près de son embouchure dans la baie de Shepody.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de $25,000.00 a été votée pour terminer la nouvelle aile des cellules du pénitencier, dont il est question dans mon rapport de l'année dernière ; et on a rapporté la balance restée du crédit de 1883-84, $4,500.23. Pendant l'été de 1884 les murs de l'aile ont été portés jusqu'au troisième étage des cellules ; et dans le printemps de 1885 les travaux ont été repris et poussés avec une activité qui fait espérer que l'édifice pourra recevoir sa toiture cet automne. Une nouvelle forge, un moulin à bardeaux, des séchoirs, etc., ont été construits, et un certain nombre d'autres travaux ont été exécutés pendant l'exercice, et dont une description complète se trouve à l'annexe 2, pages 26 et 27. Dépense pendant l'exercice, $33,894.69. Dépense totale sur cet édifice : construction, $413,345.19 ; réparations, $120.00.

FRÉDÉRICTON.

La capitale de la province est située dans le comté d'York, sur la rivière Saint-Jean, à environ 60 milles de la ville de Saint-Jean.

ÉCOLE MILITAIRE.

Dans le cours de l'exercice on a terminé les changements que l'on a fait subir aux casernes pour les convertir en école d'infanterie, travaux dont il est question dans le rapport de l'an dernier ; l'édifice est occupé. Dépense, $1,954.63. Dépense totale pour ces édifices, $14,738.56.

BUREAU DE POSTE.

Dans le cours de l'exercice on a fait de petites réparations qui ont coûté $122.75. Dépense totale pour cet édifice : construction, $30,521.57 ; réparations, $544.89.

HILLSBORO'.

Dans le comté d'Albert, sur la rive ouest de la rivière Petitcodiac, environ 14 milles en aval de Moncton.

Dans le cours de l'exercice la jetée construite par le département en 1874, a été exhaussée de 4 pieds, lestée de nouveau, lambrissée avec de la planche neuve de trois pouces, et l'extrémité du large, et 20 pieds de chaque côté, revêtus de pilots jointifs. Dépense, $749.06. Depense totale à cet endroit depuis la confédération, $3,749.06.

CAP HOPEWELL.

Le cap Hopewell, dans le comté d'Albert, est situé du côté ouest de la rivière Petitcodiac, à environ 7 milles en aval de Hillsboro', et 7 milles en amont de l'Ile à la Meule, à l'embouchure de la rivière.

A la session de 1884 la somme de $3,000.00 a été votée pour prolonger le quai de délestage à cet endroit, dont partie des travaux avait été donnée à l'entreprise tel que dit dans le dernier rapport. Dans le cours de l'exercice la première partie de 380 pieds a été terminée, et le 5 mars 1885 on a passé un contrat avec M. G. W. Steeves pour prolonger ce quai sur une longueur de 200 pieds, à raison de $3,500.00 ; les travaux étaient à se faire à la clôture de l'exercice et ont été terminés depuis. Dépense pendant l'exercice, $311.41. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $3,523.58.

RIVIÈRE MADAWASKA.

La rivière Madawaska prend sa source dans le lac Témiscouata et se jette dans la rivière Saint-Jean à Edmundston, chef-lieu du comté de Madawaska.

A la session de 1884 il a été voté un crédit de $1,000.00 pour améliorer cette rivière, et on a construit un barrage à éperon sur le côté Est des Petites-Chutes afin d'augmenter le volume d'eau dans les chutes. Dépense, $600.00. Dépense totale pour cette rivière, $3,236.85.

RIVIÈRE MIRAMICHI.

La Miramichi est une des plus grandes rivières du Nouveau-Brunswick, et elle se décharge dans le golfe Saint-Laurent, dans le comté de Northumberland.

Le dragueur *St-Lawrence* a été employé sur la batture du " Fer-à-cheval " et la " Grande-Dune," à l'embouchure de cette rivière, depuis le 1er juillet jusqu'au 27 septembre 1884. Au premier endroit il pratiqua une tranchée de 900 pieds de long sur 200 pieds de large à travers la barre, donnant une profondeur de 20 à 21 pieds à l'eau basse, où il n'y avait auparavant que 16 ou 17 pieds. A la Grande-Dune, il creusa une tranchée de 1,080 pieds de long sur 140 pieds de large, et augmenta la profondeur de l'eau de 17 à 22 pieds. Dépense, $9,248.68. Dépense totale pour le dragage de cette rivière depuis la confédération, $58,748.47.

MISPEC.

Dans le comté de Saint-Jean, est situé à l'embouchure de la rivière Mispec, environ 10 milles à l'est de Saint-Jean.

A la session de 1884 la somme de $3,000.00 a été votée pour l'achèvement du brise-lames mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie de construction, et à la session de 1885 une autre somme de $2,650.00, lesquelles sommes ajoutées aux $1,174.79 rapportées de 1883-84, faisaient un total de $6,824.79 disponibles. Les travaux ont été terminés en janvier dernier. Dépense pendant l'exercice, $6,742.50. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $9,567.71.

MONCTON.

Moncton, comté de Westmoreland, est situé à la tête de la navigation sur la rivière Petitcodiac, et est à 80 milles de Saint-Jean par le chemin de fer Intercolonial.

A la session de 1884 un octroi supplémentaire de $20,000.00 a été accordé pour la construction d'un édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et dont la description se trouve dans le rapport de l'année dernière, et la somme de $4,243.70, balance du crédit de 1883-84, a été rapportée. Le 11 avril on a passé contrat avec MM. Wisdom et Fish pour l'appareil de chauffage à raison de $1,482.96. On a activement poussé les travaux, et à la clôture de l'exercice on espérait pouvoir occuper l'édifice à l'automne. Dépense pendant ce dernier exercice, $17,662.92. Dépense totale pour cet édifice, $26,805.61.

NEWCASTLE.

Newcastle, chef-lieu du comté de Northumberland, est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, à environ 18 milles de son embouchure dans la baie de Miramichi.

A la session de 1884 la somme de $7,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice devant servir à la poste, à la douane, etc., sur l'emplacement, encoignure des rues Water et Henry, dont le rapport de l'année dernière mentionne l'acquisition ; et à la session de 1885 une nouvelle somme de $3,000.00 a été accordée, lesquelles sommes ajoutées aux $3,799.87 rapportés de 1883-84 faisaient un total de $13,799.87 disponible. Le 6 août 1884, contrat fut passé avec MM. McDonald et Treen pour la construction de l'édifice, à raison de $31,250.00, et à la clôture de l'exercice les travaux étaient bien avancés. Le corps principal a 51 pieds de front sur la rue Water, et une profondeur de 47 pieds sur la rue Henry, et à deux étages avec sous-sol et mansarde ; et en arrière se trouve une rallonge d'un étage, allant de la rue Henry à la rue King, ayant 44 pieds de long et une largeur moyenne de 26 pieds, destinée à l'entrepôt de vérification et au bureau des poids et mesures. L'édifice est en grès, à assises irrégulières, avec écoinçons, plinthes, cordons en saillie, parements de fenêtres et de lucarnes en pierre de taille provenant, ainsi que le grès, de la même carrière que dans la localité. Le sous-sol est destiné à la fournaise, au combustible et au réservoir ; le rez-de-chaussée aux bureaux de la poste ; le premier étage aux bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et la mansarde au gardien. Dépense dans le cours de l'exercice, $11,814.99. Dépense totale pour cet édifice, $15,015.12.

PORTLAND.

Portland est situé dans le comté de Saint-Jean, et se trouve près de la ville de Saint-Jean.

Dans le cours de l'exercice la somme de $228.30 a été dépensée à faire certains changements à l'édifice mentionné dans le rapport de l'an dernier, comme ayant été acheté pour le bureau de poste. Dépense totale, $9,331.10.

RICHIBOUCTOU.

Dans le comté de Kent, sur le détroit de Northumberland, 40 milles au nord de Shédiac.

A la session de 1884 la somme de $3,300.00 a été votée pour prolonger les travaux de protection à cet endroit, et dans le cours de l'exercice ils ont été prolongés sur une distance de 250 pieds. La partie intérieure du brise-lames a été recouverte de pilotis jointifs sur une longueur de 180 pieds, et le remplissage en pierre et en fascines dans le corps de l'ouvrage a été réparé là où il s'était tassé. Dépense dans le cours de l'exercice, $3,300.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $43,746.77.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

La rivière Saint-Jean prend sa source sur les hauteurs qui séparent le Maine du Canada, et une partie de son cours constitue la ligne frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

A la session de 1884 le crédit de $2,000·00 a été voté pour l'amélioration de cette rivière entre la rivière des Chutes et l'île à l'Ours; $1,000.00 pour la partie qui se trouve entre l'île à l'Ours et Frédéricton, et $3,000 pour l'amélioration des rivières Tobique et Saint-Jean, en amont des Grandes Chutes. Dans le cours du dernier exercice les travaux suivants ont été exécutés: Le chenal de la Jemseg inférieure a été amélioré au quai Vanwart et vis-à-vis l'île Never, où l'on a obtenu une profondeur de 12 pieds à l'eau basse; sur la batture d'Oromocto on a fait une tranchée de 2,180 pieds de long, 50 pieds de large et 12 pieds de profondeur à l'eau basse; à Sainte-Marie et Gibson, vis-à-vis Frédéricton, on a creusé des chenaux à partir du chenal principal jusqu'aux quais publics; en amont de Frédéricton, on a amélioré le chenal en enlevant des pierres et des cailloux; sur la Tobique on a amélioré le chenal sur la batture de Nictau, de l'île Forbes, de l'île du Cheval, et du ruisseau Haley; on a enlevé des roches du rapide Tilley, et le chemin de halage entre la rivière au Saumon et les Grandes-Chutes a été réparé; sur le côté sud-ouest des Chutes on a partiellement enlevé un rocher qui projetait sur les chutes et qui formait un remou dans lequel le bois s'amoncelait et restait en permanence; entre les Grandes-Chutes et Saint-François on a réparé le chemin de halage, et enlevé du chenal un grand nombre de gros cailloux. Dépense dans le cours du dernier exercice, $12,379.90. Dépense totale pour l'amélioration de cette rivière, y compris la Tobique, depuis la confédération, $75,589.72.

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, la métropole commerciale de la province, est située à l'embouchure de la rivière Saint-Jean.

CASERNES.

On a dépensé en réparations la petite somme de $20.00 Dépense totale depuis la confédération, $416.78 pour réparations.

DOUANE.

On a fait les réparations nécessaires dans le cours de l'exercice. Dépense, $810.18. Dépense totale pour cet édifice: construction, $321,293.99; réparations, $2,781.76.

FORT-DUFFERIN.

Avec la balance rapportée du crédit de 1883-84, les travaux de construction d'une nouvelle portion du mur de soutènement mentionnés comme en voie d'exécution dans

le rapport de l'an dernier ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, $1,650.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération : construction, $8,038.74 ; réparations, $48.34.

LE PORT.

A la session de 1884 un nouveau crédit de $40,000 a été voté pour continuer les travaux faits au brise-lames de la Pointe-au-Nègre, mentionnés dans le rapport de l'an dernier. Au mois de novembre les travaux furent suspendus, les entrepreneurs étant incapables de les continuer ; et depuis la clôture de l'exercice un nouveau contrat a été passé pour terminer les dits travaux. Le dragueur "St. Lawrence" a travaillé dans le port du 26 décembre 1884 au 15 avril 1885, et les travaux furent repris depuis le 18 juin jusqu'à la clôture de l'exercice ; pendant cette période de temps il a enlevé une grande partie de la "queue" de la batture de l'île de la Marine, portant la profondeur de l'eau de 4 à 15 pieds ; il creusa un mouillage en eau profonde au "long quai," à l'entrée du port ; il a creusé une tranchée de 90 pieds de long, 25 de large et 16 de profondeur à l'eau basse en face du quai public à Indiantown, et il a aussi creusé le chenal qui va au Murray's Mills. Dépense dans le cours de l'exercice pour le brise-lames, $19,775.42, et pour le creusage, $4,042.24. Dépense totale depuis la confédération, $348,376.72 pour le brise-lames ; et $49,661.75 pour le creusage.

HOPITAL DE LA MARINE.

A la session de 1884 le crédit de $12,000.00 a été voté pour terminer cet édifice ; ce crédit, ajouté aux $3,487.94 restant du crédit de 1883-84, faisait un total de $15,487.94 disponible. Dans le cours de l'exercice les travaux mentionnés dans le dernier rapport ont été exécutés et l'édifice est maintenant prêt à être occupé. Dépense, $13,809.36. Dépense totale pour cet édifice, $47,090.61.

ÉDIFICES MILITAIRES.

Dans le cours de l'exercice la somme de $36.60 a été dépensée en réparations nécessaire faites à ces édifices. Dépense totale depuis la confédération : construction, $9,150.87 ; réparations, $1,205.45.

PÉNITENCIER.

On a dépensé en réparations la petite somme de $7.50. Dépense totale depuis la confédération : réparations, $3,767.59.

BUREAU DE LA POSTE.

Dans le cours de l'exercice la somme de $1,001.89 a été affectée à des changements et à des réparations que l'on a fait subir à cet édifice. Dépense totale : construction, $174,508.78 ; réparations, $2,775.04.

CAISSE D'ÉPARGNES.

La faible somme de $1.55 a été déboursée pour réparations. Dépense totale pour cet édifice : construction, $45,022.03 ; réparations, $1,309.89.

SAINTE-MARIE.

Dans le comté de Kent, sur la grande rivière Bouctouche, environ 7 milles en amont du village de Bouctouche.

Le quai dont il est question dans mon dernier rapport, a été terminé dans le cours de l'exercice. Dépense, $214.22. Dépense totale pour ces travaux, $1,714.22.

SAINT-STEPHEN.

Saint-Stephen, dans le comté de Charlotte, est situé à la tête de la navigation de la rivière Sainte-Croix, qui forme partie de la frontière entre le Nouveau-Brunswick et les Etats-Unis.

A la session de 1884, la somme de $7,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice destiné à la poste, à la douane, etc., sur le lot mentionné dans le rapport de l'an dernier comme ayant été acheté pour cet objet. Les plans et devis ont été préparés par le département et des soumissions ont été demandées, et le premier juillet on a passé contrat avec M. John MacPherson pour la construction de l'édifice à raison de $14,700.00, mais on n'avait pas encore commencé les travaux à la clôture du dernier exercice. Le corps principal aura 61 pieds de front sur la rue Water, et 32 pieds de profondeur, deux étages de haut avec sous-sol et mansarde ; l'édifice sera en briques, avec plinthes, cordons en saillie, et parements en pierre de taille ; la toiture et les planchers seront en bois, et la première sera couverte en ardoise et tôle galvanisée. Il y aura une annexe d'un étage avec sous-sol pour le bureau de la vérification et l'entrepôt. Le sous-sol du corps principal est destiné à la fournaise, au combustile, etc. ; le rez-de-chaussée au bureau de la poste ; le premier étage à la douane et au revenu de l'intérieur, et les mansardes au logis du gardien. Dépense dans le cours de l'exercice, etc., $205.48. Dépense totale, $3,324.94.

SUSSEX.

Avec la balance restée du crédit de 1883-84 on a terminé l'édifice destiné à la poste, la douane, etc. Dépense dans le cours de l'exercice, $438,18. Dépense totale : construction, $23,325.26 ; réparations, $11.00.

ILES DE L'OUEST.

La province des Iles de l'Ouest comprend toutes les îles qui sont à l'ouest de Campo-Bello, dans la baie de Passamaquoddy, comté de Charlotte.

A la session de 1884 la somme de $600.00 a été accordée pour enlever le récif qui obstruait le chenal entre les îles du Daim et du Bois-Dur, et dans le cours de l'exercice l'obstacle a été suffisamment enlevé pour permettre au bateaux de passer. Dépense, $600.00, c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

WOODSTOCK.

Woodstock est le chef-lieu du comté de Carleton, et est situé sur la rive gauche de la rivière Saint-Jean.

A la session de 1884 la somme de $12,000.00 a été votée pour terminer l'édifice destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description détaillée a paru dans mon rapport de 1883-84. Le 30 janvier 1885 on a passé contrat avec MM. Wisdom et Fish, pour l'appareil de chauffage, à raison de $1,750.00 ; et le 11 mai 1885 avec M. J. Limerick, pour l'installation, à raison de $1,000.00. Depuis mon dernier rapport, il a été décidé d'ajouter une tour pour une horloge ; elle a été placée au sommet du toit principal, ce qui fait ressortir davantage l'apparence de l'édifice. A la clôture de l'exercice l'édifice était presque terminé, et l'on espérait pouvoir l'occuper à l'automne. Dépense, $9,005.63. Dépense totale, $29,311.09.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE A L'EAU.

Sur le côté nord-est du Saguenay, dans le comté de Saguenay, à environ deux milles en amont de Tadoussac.

On a dépensé la somme de $271.26 à réparer le quai construit à cet endroit il y a quelques années pour l'utilité des bateaux à vapeur qui font le service entre Québec et Chicoutimi.

ANSE SAINT-JEAN.

Sur la rive sud-ouest du Saguenay, à environ 25 milles de son embouchure, dans le comté de Chicoutimi.

On a fait de légères réparations à la jetée et au hangar de cette localité. Dépense, $94.45. Dépense totale depuis la confédération, $6,775.90.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse de Bagotville est dans le comté de Chicoutimi, à la tête de la baie des Ha ! Ha ! rivière Saguenay.

A la session de 1884 la somme de $3,500.00 a été votée pour continuer de réparer cette jetée, et dans le cours de l'exercice elle a été exhaussée de 2 à 3 pieds sur toute sa longueur, un embarcadère mobile a été mis en place, et un hangar de 80 ⋈ 86 pieds a été construit. Dépense, $4,680.55. Dépense totale depuis la confédération, $21,760.61.

BAIE SAINT-PAUL.

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 6 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de $5,000.00 a été accordée pour terminer la jetée à la Pointe-Rouge, Cap aux Corbeaux, mentionnée dans le dernier rapport comme étant en voie de construction, et les travaux ont été terminés dès le commencement de l'exercice. Dépense, $4,958.78. Dépense totale pour ces travaux depuis la confédération, $35,933.71.

BERTHIER (EN BAS).

Dans le comté de Bellechasse, sur la rive sud du Saint-Laurent, 24½ milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de $4,500.00 a été votée pour prolonger cette jetée, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et pendant la session de 1885 une somme supplémentaire de $6,500.00 a été accordée. Dans le cours de l'exercice les travaux ont été terminés. Dépense totale depuis la confédération, $20,039.98.

BIC.

Dans le comté de Rimouski, sur la rive sud du Saint-Laurent, 170 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de $2,500 a été votée pour la construction du quai à cet endroit, travaux mentionnés dans le dernier rapport comme étant en voie d'exécution, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de $5,000 a été accordée, et la balance du crédit de 1883-84, $4,773.59, a été rapportée, de sorte que la somme totale disponible était de $12,273.59. La construction a été commencée en septembre 1884, et a activement poussée jusqu'à la clôture de l'exercice. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $10,115.08.

CHAMBLY.

Sur la rivière Richelieu, dans le comté de Chambly, est à environ 15 milles de Montréal, par le chemin de fer du Sud-Est.

Dans le cours de l'exercice on a fait de nouvelles réparations au vieux fort historique, dont on trouvera une description dans le rapport de l'an dernier. Dépense, $1,317.30. Dépense totale pour ce fort depuis la confédération, $4,990.16.

CHATEAU RICHER.

Dans le comté de Montmorency, sur la rive nord du Saint-Laurent, 15 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de $3,000 a été votée pour enlever une quantité de cailloux qui se trouvaient entre la marque de l'eau haute et de l'eau basse, en face des quais, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, $2,952.37, c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

CHENAL DU MOINE (SAINTE-ANNE DE SOREL).

Le Chenal du Moine est un des chenaux du Saint-Laurent et il se trouve sur le côté sud du fleuve, dans le comté de Richelieu, environ 3 milles en aval de Sorel.

A la session de 1884 la somme de $1,200 a été votée pour la construction d'un brise-glace à Sainte-Anne de Sorel, à l'entrée du chenal du Moine ; et dans le cours de l'exercice le brise-glace a été construit au coût de $1,176.53. A la session de 1885 la somme de $1,000 a été votée pour réparer les quatre brise-glace construits il y a quelques années dans le but de protéger les terres basses de la rive sud, pendant la débâcle. A la clôture de l'exercice on avait à peine commencé les travaux, mais ils ont été terminés depuis. Ces brise-glace ont parfaitement répondu au but pour lequel ils ont été construits et ils ont été d'une grande utilité pendant la débâcle. Dépense totale depuis la confédération, $6,678.08.

CHICOUTIMI.

Dans le comté de Chicoutimi, sur la rive sud du Saguenay, à la tête de la navigation, et à 71½ milles de Tadoussac.

HOPITAL DE LA MARINE.

A la réunion de 1884 la somme de $3,700 a été votée pour terminer cet édifice, et à la réunion de 1885 un crédit supplémentaire de $1,350 a été accordé, lesquelles sommes ajoutées à la balance restant du crédit de 1883-84, $1,748.68, faisaient un total de $6,798.68 disponible. On a passé contrat pour la construction des dépendances avec M. W. Warren à raison de $4,034.50, et à la clôture de l'exercice la plus grande partie des travaux était terminée. Dépense, $5,766.22. Dépense totale pour cet édifice, $16,903.95.

LA JETÉE.

Dans le cours de l'exercice le remplissage entre la tête de cette jetée et la côte, et la construction d'un hangar pour le service des voyageurs et des marchandises, et dont il a été question dans mon dernier rapport, ont été terminés. Dépense, $2,042.11. Dépense totale pour cette jetée depuis la confédération, $21,356.14.

ETANG DU NORD.

Dans le comté de Gaspé, situé à l'extrémité ouest de l'Ile à la Meule, une des îles du groupe de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

A la session de 1884 la somme de $6,000.00 a été votée pour réparer les travaux à cet endroit, mentionnés dans mon dernier rapport comme ayant été beaucoup endommagés. Comme on a constaté que la somme de dommages faits aux ouvrages était si considérable qu'il était impossible de les réparer de manière à les rendre serviables, on en a changé l'emplacement et un brise-lames a été com-

mencé à un endroit situé au sud de l'île aux Goëlands, et à la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie. Dépense dans le cours de l'exercice, $6,000.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $40,978.41.

FLINTS (LAC MÉGANTIC).

Dans le cours de l'exercice un petit quai a été construit à cet endroit pour donner de plus grandes facilités au trafic local. Dépense, $1,712.41; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

GROSSE-ILE.

Ile dans le Saint-Laurent, environ 33 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmagny.

A la session de 1885 la somme de $3,300.00 a été votée dans le but de faire des réparations générales à la station de quarantaine établie à cet endroit, et les travaux étaient en voie d'exécution à la clôture de l'exercice. Dépense, $1,968.55. Dépense totale pour ces édifices depuis la confédération, $58,671.79.

PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.

A la session de 1884 le crédit de $10,000.00 a été voté pour faire des réparations, etc., dans les ports et les rivières de la province de Québec, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de $4,000.00 a été accordée. Dépense dans le cours de l'exercice, $11,843.90.

HULL.

La principale ville du comté d'Ottawa, située sur la rivière Ottawa, vis-à-vis la ville d'Ottawa, à laquelle elle est réunie par le pont suspendu "Union."

A la session de 1884 la somme de $4,000,00 a été votée pour ajouter une tour au bureau de poste, construire une clôture, niveler le terrain, etc. On n'a commencé les travaux qu'à la clôture de l'exercice, mais ils ont été poursuivis depuis. Dépense: construction, $150.00; réparations, $56.50.

ILE AUX GRUES.

L'île aux Grues, dans le comté de Montmagny, se trouve vis-à-vis le cap Saint-Ignace, sur le côté sud du Saint-Laurent, 30 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de $5,000.00 a été votée pour continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, dans le but de relier à la côte le pilier sur lequel est placé le phare, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de $4,000.00 a été accordée. Dépense, $8,702.54. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $21,564.44.

LANORAIE.

Dans le comté de Berthier, sur la rive nord du Saint-Laurent, 46 milles au nord-est de Montréal.

A la session de 1884 la somme de $4,000.00 a été votée pour la construction d'une jetée à cet endroit, mentionnée dans mon dernier rapport comme étant en voie de construction, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de $817.62 a été accordé. Dans le cours de l'exercice les travaux ont été terminés. Dépense, $4,823.86. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $5,032.01.

LAPRAIRIE.

Laprairie, chef-lieu du comté du même nom, est sur la rive sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal.

Le dragueur "Canada," qui, comme il est dit dans le rapport de l'an dernier, était à travailler à cet endroit à la clôture de l'exercice de 1883-84, a continué ses travaux pendant l'été de 1884 pour terminer de creuser les mouillages autour du quai public ainsi que le chenal principal du Saint-Laurent, à une profondeur de 7 pieds à l'eau basse. Dépense, $2,303,03. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $11,284.04.

LES ÉBOULEMENTS.

Dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, à environ 69 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 le crédit de $2,200.00 a été voté pour améliorer la jetée à cet endroit; et dans le cours de l'exercice on a construit un pilier triangulaire en dedans de l'aile nord-est de la jetée, on a fait un débarcadère mobile, et réparé le plancher où c'était nécessaire. Dépense, $2,198.56. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $18,397.52.

LÉVIS.

Lévis, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de Québec.

FORTIFICATIONS.

La faible somme de $40.00 a été dépensée en réparations. Dépense totale pour les ouvrages depuis la confédération : construction, $13,215.30; réparations, $24,091.39

BATIMENTS DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de $15,000.00 a été votée pour la construction de bâtiments destinés à remplacer ceux qui avaient été détruits par le feu le 3 juin 1882; mais à la clôture de l'exercice il n'y avait rien eu de fait.

TRAVERSE DE LA LONGUE-POINTE À BOUCHERVILLE.

A la session de 1884, la somme de $500.00 a été votée pour le creusage du chenal suivi par le bateau traversier, de la Longue-Pointe, dans le comté d'Hochelaga, sur la rive nord du Saint-Laurent, à Boucherville, dans le comté de Chambly, sur la rive sud; mais à la clôture de l'exercice il n'y avait rien eu de fait, et par conséquent il n'y a pas eu de dépense. Dépense totale pour ces travaux depuis la confédération, $11,393.37.

MALBAIE.

Malbaie, ou *Murray Bay*, est dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Lanrent, 84 milles en aval de Québec.

Cette jetée a éprouvé des dommages sérieux pendant la tempête de novembre 1884, et des réparations temporaires ont été faites immédiatement pour permettre de débarquer les voyageurs et les marchandises. Depuis la clôture de l'exercice la jetée a été en bon état. Dépense totale dans le cours de l'exercice, $157.57. Dépense totale depuis la confédération, $19,641.78.

MATANE.

Dans le comté de Rimouski, sur la rive sud du Saint-Laurent, environ 240 milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'exercice on a réparé la jetée de cet endroit en fermant les ouvrages en bois pour empêcher le sable d'être emporté dans le chenal. Dépense, $540.97. Dépense totale depuis la confédération, $21,170.95.

MONTRÉAL.

Montréal, la plus grande ville du Canada, est située à la tête de la navigation océanique du Saint-Laurent, et est le principal port d'importation et d'exportation dans la Confédération.

BUREAU DU SOUS-RECEVEUR GÉNÉRAL.

A la session de 1884 la somme de $2,650.00 a été votée pour acheter un nouveau coffre de sûreté pour ce bureau, et dans le cours de l'exercice on a fait l'acquisition du coffre-fort. Dépense, $2,667.87.

CHAMP DE MARS.

Les réparations considérables mentionnées dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, ont été terminées. Dépense dans le cours de l'exercice, $5,130.21. Dépense totale depuis la confédération, $5,261.96.

DOUANE.

A la session de 1884 la somme de $600.00 a été votée pour construire un petit bureau au canal de Lachine; et la somme de $1,500 devant être appliquée à des réparations générales a été comprise dans le crédit de $4,000.00 destiné aux édifices fédéraux, à Montréal. Dans le cours de l'exercice les réparations et les changements nécessaires ont été faits. Dépense: construction, $2,316.79; réparations, $321.27. Dépense totale pour cet édifice: construction, $239,007.50; réparations, $47,270.93.

SALLE D'EXERCICES ET ARSENAL.

A la session de 1884 la somme de $27,000.00 a été votée pour la construction de ces édifices. Un autre crédit de $13,000.00 a été accordé à la session de 1885, et la balance restée du crédit de 1883-84, $15,595.87, a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de $55,595.87. Une description de la salle d'exercice a paru dans le rapport de l'an dernier, et l'édifice est maintenant terminé. On a constaté que les murs de l'ancien arsenal qui touche à la salle, et que l'on avait l'intention d'utiliser était dans un état si dangereux qu'on dût les démolir; et le 25 du mois d'août 1884, on a passé contrat avec MM. J. B. Saint-Louis et Frère, pour

démolir l'ancien arsenal et pour construire les fondations d'un nouveau à la même place, à raison de $12,702.00, et depuis la clôture de l'exercice les travaux ont été terminés; depuis lors on a passé contrat pour la construction de la superstructure. Dépense dans le cours de l'exercice, $11,510.00 pour les fondations de l'arsenal, et $40,080.80 pour la salle d'exercice. Dépense totale pour ces édifices, $92,276.13.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1884 la somme de $28,000.00 a été votée pour terminer les travaux, qui consistent à remplacer les planchers en bois de cet édifice par des poutres de fer laminé et des arches en brique, et à construire une allonge d'un étage en pierre destinée à emmagasiner les marchandises pesantes, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. A la session de 1885 un crédit supplémentaire de $7,000.00 a été voté, et la somme de $16,942.43 reportée, de sorte que la somme totale disponible était de $51,942.43. Le 4 août 1884 on a passé contrat avec M. George Brush pour changer la position de l'ascenseur, à raison de $330.00. Dans le cours de l'année tous les travaux ont été terminés. Dépense : construction, $69,686.73; réparations, $365.85. Dépense totale pour cet édifice: construction, $324,304.44; réparations, $17,521.64.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de $15,000.00 a été votée de nouveau pour pourvoir à de meilleurs moyens de logement pour les immigrants à Montréal; mais à la clôture de l'exercice rien n'avait été fait, et il n'y avait pas eu de dépense.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Dans le crédit de $4,000.00 destiné aux édifices fédéraux à Montréal, et voté lors de la session de 1884, était comprise la somme de $450.00 pour réparations générales à cet édifice, et dans le cours de l'année $413.88 ont été affectées à cet objet. Dépense totale pour cet édifice: construction, $49,603.87; réparations, $9,019.03.

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884, la somme de $5,000.00 a été votée pour continuer les changements et les réparations, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution ; et dans le cours de l'exercice les travaux ont été terminés. Depuis lors on a décidé de changer le moyen d'éclairage de cet édifice, et de substituer la lumière électrique incandescente du système Edison au gaz ; on espère gagner ainsi environ $1,000 par année. Dépense dans le cours de l'exercice: construction, $6,636.87 ; réparations, $630.05. Dépense totale pour cet édifice : construction, $523,047.89 ; réparations, $8,752.62.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, chef-lieu du comté de Bonaventure sur la rive nord de la baie des Chaleurs, 65 milles en aval de Campbelton, N.-B.

A la session de 1884, la somme de $8,000.00 a été votée pour continuer les travaux faits sur cette jetée mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. La forte tempête du 5 novembre 1884 a considérablement endommagé cette construction et une grande quantité de lest a été emportée. On l'a remplacée et la jetée est en sûreté pour l'hiver. Dépense dans le cours de l'exercice, $8,398.33. Dépense totale depuis la confédération, $27,618.41.

LA RIVIERE NEWPORT.

La rivière Newport est dans le comté de Gaspé, et se déverse dans la baie des Chaleurs, à environ 88 milles en aval de Campbellton.

A la session de 1884, une somme de $1,000.00 a été votée pour l'exécution de travaux de protection à l'embouchure de cette rivière. Le 28 janvier 1885 on a passé contrat avec MM. Saint-Laurent et Grenier pour le bois, dont une partie a été livrée avant la clôture de l'exercice. Dépense, $609.31. Dépense totale à cet endroit, $617.01.

PERCÉ.

Dans le comté de Gaspé, sur la rive nord et à l'entrée de la baie des Chaleurs.

A la session de 1884, la somme de $5,000.00 a été votée pour la construction d'une jetée à cet endroit ; mais à la clôture de l'exercice les travaux n'étaient pas encore commencés.

PORT DANIEL.

Dans le comté de Bonaventure, sur la rive nord de la baie des Chaleurs, environ 76 milles en aval de Campbellton, N.-B.

A la session de 1884, la somme de $6,000.00 a été votée de nouveau pour la construction d'un débarcadère, la municipalité ayant convenu de fournir le bois nécessaire ; cependant, à la clôture de l'exercice, rien n'avait encore été fait, et il n'y avait pas eu de dépense.

QUÉBEC.

Québec, capitale de la province du même nom, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à son confluent sur la rivière Saint-Charles, 160 milles en aval de Montréal.

CITADELLE.

La balance restée du crédit de 1883-84, $2,579.49, a été reportée, et les travaux dont on a parlé dans le rapport de l'an dernier, ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, $5,044.16. Dépense totale pour ces travaux, $58,689.28.

BATIMENTS DE LA CITADELLE.

Dans le cours de l'exercice de nouvelles réparations ont été faites à ces bâtiments, travaux qui ont coûté $1,668.61. Dépense totale depuis la confédération : construction, $6,428.60 ; réparations, $70,239.95.

BUREAU DU COMMIS DES TRAVAUX.

On a dépensé la faible somme de $27.00 à faire certaines réparations dans le cours de l'exercice.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-MESUREUR DE BOIS.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de $100.00 à faire des réparations nécessaires. Dépense totale depuis la confédération : réparations, $3,316.56.

DOUANE.

Pendant l'exercice on a fait des réparations nécessaires qui ont coûté $388.60. Dépense totale pour cet édifice : construction, $303,488.41 ; réparations, $21,385.13.

SALLE D'EXERCICE.

A la session de 1884 la somme de $15,000.00 a été votée pour la construction de cet édifice, dont une description détaillée a paru dans le rapport de l'an dernier ; et la balance restée du crédit de 1883-84, $12,657.29, et les sommes accordées par le gouvernement local et la municipalité de Québec, $15,000 chacun, ont été reportées, de sorte que la somme totale disponible était de $57,617.29. Dans le cours de l'exercice les travaux ont fait des progrès considérables. Dépense, $27,566.75. Dépense totale pour cet édifice, $28,154.57.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de $30,000.00 a été votée pour la construction de cet édifice, et dans le cours de l'exercice l'édifice a été terminé. Le 12 mai 1885 on a passé contrat avec MM. Carrier, Lainé et Cie pour la construction d'une machine, d'une chaudière et d'un élévateur ; et à la clôture de l'exercice plan d'un appareil de chauffage se raccordant à la chaudière plus haut men-

tionnée étaient en cours de préparation, et depuis lors on a passé contrat. Dépensé pendant l'exercice : $27,878.65. Dépense totale pour cet édifice, $56,697.78.

FORTIFICATIONS.

Les travaux dont il est question dans le rapport de l'an dernier, ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, $332.00. Dépense totale pour ces travaux : construction, $142,493.46 ; réparations, $97,231.37.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a dépensé en réparations la faible somme de $28.00.

HOPITAL DE LA MARINE.

On a terminé les changements dont il est parlé dans le dernier rapport ; on a fait aussi quelques réparations nécessaires. Dépense : construction, $900.40 ; réparations, $349.00. Dépense totale pour cet édifice : construction, $168,401.65 ; réparations, $12,582.80.

QUAIS DE L'HOPITAL DE LA MARINE.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de $1,500.00 a été votée pour continuer les réparations dont il est question dans le dernier rapport ; et dans le cours de l'exercice la jetée est a été exhaussée de 3 pieds. Dépense, $1,650.14. Dépense totale depuis la confédération, $6,988.63.

BUREAU DE LA POSTE.

On a dépensé $182.31 en petites réparations dans le cours de l'exercice. Dépense totale pour cet édifice : construction $95,418.93 ; réparations, $14,327.88.

QUAI DE LA REINE.

A la session de 1884 la somme de $4,000.00 a été votée pour reconstruire les parements de ce quai, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. A la session de 1885 une somme supplémentaire de $5,250.00 a été accordée, et la balance restée du crédit de 1883-84, $4,009.15, a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de $13,259.15. Les travaux ont été terminés au mois de novembre 1884. Dépense dans le cours de l'exercice, $13,013.12. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $13,203.97.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DU SERVICE DES SIGNAUX.

Dans le cours de l'exercice la somme de $469.50 a été dépensée pour des réparations nécessaires faites à cet édifice.

RIMOUSKI.

La ville de Rimouski est le chef-lieu du comté du même nom, et est sur la rive sud du Saint-Laurent, 179 milles en aval de Québec. C'est le quai où la malle anglaise est débarquée et embarquée, pendant l'été, et il se relie par un chemin de fer à la ligne-mère de l'Intercolonial.

Dans le cours de la saison de 1884 le dragueur *Canada* a été employé à creuser autour du quai, et au large une profondeur de 10 pieds à l'eau basse a été obtenue. Dépense, $3,997.59. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $6,613.59.

RIVIERE A LA GRAISSE (RIGAUD).

Cette rivière traverse le comté de Vaudreuil et va se jeter dans la rivière des Outaouais, du côté sud, à environ 45 milles en amont de Montréal. La ville de Rigaud est située à environ trois milles de l'embouchure de la rivière.

Le dragueur *Nipissing* a été employé à creuser le chenal de cette rivière jusqu'à six pieds, du 1er juillet au 9 août 1884, et le dragueur *Queen* du 28 mai au 30 juin 1885; ils ont enlevé 34,691 verges cubes d'argile, de pierre et de gravier Dépense, $1,594.56. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération $10,653.82.

RIVIERE BATISCAN.

Dans le comté de Champlain elle se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord; 57 milles en amont de Québec.

On a terminé le creusage du bassin à l'embouchure de cette rivière, dont il est question dans le rapport de l'an dernier. Dépense dans le cours de l'exercice, $998.20. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $2,998.17.

RIVIERE BLANCHE.

La rivière Blanche traverse le comté de Rimouski, et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à 9 milles en amont de Matane, et à environ 25 milles à l'est de Métis.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $221.00 a été dépensée à réparer la jetée à cet endroit. Dépense totale depuis la confédération, $12,666.06.

RIVIERE DU BRAS SAINT-NICOLAS.

Cette rivière est dans le comté de Montmagny et se jette dans la rivière du Sud, à la ville de Saint-Thomas de Montmagny, 35 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de $1,200.00 a été votée, pour ouvrir un chenal à travers la batture de gravier et de cailloux qui s'était accumulée au pont du chemin de fer Intercolonial. Ces travaux ont été exécutés dans l'automne de 1884, et il en est résulté que le débordement de la rivière, au printemps de 1885, a beaucoup diminué. Dépense, $1,220.56 ; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIERE DU LIÈVRE.

La rivière du Lièvre se jette dans l'Ottawa, du côté nord, comté d'Ottawa, à environ 16 milles en aval d'Ottawa.

Au cours de la session de 1884 la somme de $6,000.00 a été votée dans le but de continuer d'améliorer la navigation de cette rivière, travaux mentionnés dans le dernier rapport comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercice de nouveaux travaux ont été faits. Dépense, $2,291.55. Dépense totale pour cette rivière depuis la confédération, $8,024.10.

RIVIÈRE DU LOUP (EN BAS).

La rivière du Loup traverse le comté de Témiscouata et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, à environ 114 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de $14,000 a été votée pour compléter le prolongement de la jetée à cet endroit sur une longueur de 100 pieds, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercice la construction a été terminée. Cette jetée a été cependant sérieusement endommagée par la glace au printemps de 1885, ce qui a nécessité des réparations considérables qu'on est à faire. Dépense dans le cours de l'exercice, $14,060.76. Dépense totale depuis la confédération, $41,303.73.

RIVIÈRE NICOLET.

La rivière Nicolet, dans le comté de Nicolet, se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud, au pied du lac Saint-Pierre.

A la session de 1884 la somme de $9,000.00 a été votée dans le but de continuer les travaux, qui consistent à faire un port de refuge à l'embouchure de la rivière. Dans le cours de l'exercice un chenal navigable a été ouvert à travers les battures du lac Saint-Pierre jusqu'aux quais de la rivière, et 850 pieds d'ouvrage de protection en pilotis ont été terminés. Dépense, $17,116.28. Dépense totale depuis la confédération, $59,180.68.

RIVIERE NOIRE.

La rivière Noire est un tributaire de la rivière Nicolet, et elle traverse le comté d'Arthabaska.

A la session de 1884 la somme de $1,000.00 a été votée pour améliorer la rivière; et dans le cours de l'exercice on a débarrassé les bords de la rivière des aunes, et la rivière elle-même des billots, arbres morts et cailloux sur une distance de 5 milles. Plusieurs battures de gravier ont été creusées. Dépense, $999.93, c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIÈRE OTTAWA.

La rivière Ottawa coule du lac Témiscamingue et se jette dans le Saint-Laurent à Sainte-Anne de Bellevue, et sur la plus grande partie de son cours elle constitue la ligne frontière entre Ontario et Québec.

A la session de 1884, la somme de $3,000.00 a été votée pour continuer le creusage du chenal entre Bristol et Clarendon, comté de Pontiac, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, $2,707.73. Dépense totale pour ces travaux depuis la confédération, $7,760.28.

RIVIÈRE-OUELLE.

Cette rivière se trouve dans le comté de Kamouraska et se jette dans le Saint-Laurent du côté nord, à 75 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de $1,500.00 a été votée pour exhausser l'extrémité extérieure de la jetée à cet endroit, et dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier ; et dans le cours de l'exercice on a continué les travaux. Dépense, $1,699.75. Dépense totale pour cette jetée depuis la confédération, $21,594.96.

RIVIERE PABOS.

La rivière Pabos traverse le comté de Gaspé, et se jette dans la baie des Chaleurs, du côté nord, à environ 30 milles à l'ouest de Percé.

Dans le cours de l'exercice une grande quantité de cailloux et de roches a été enlevée du chenal qui conduit au port du Grand Pabos. Les travaux étaient difficiles à exécuter vu la rapidité du courant et leur position exposée. Dépense, $1,070.79 ; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

RIVIÈRE RICHELIEU.

La rivière Richelieu coule du lac Champlain au Saint-Laurent, longue d'environ 80 milles ; elle traverse les comtés de Saint-Jean, Iberville, Chambly, Verchères, Saint-Hyacinthe et Richelieu.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé sur la batture vis-à-vis Saint-Charles, dans le comté de Saint-Hyacinthe, du 14 août au 21 octobre ; il a creusé le chenal à 8 pieds à l'eau basse et a enlevé 22,125 verges cubes de gravier et de cailloux. Dépense, $2,315.95. Dépense totale de dragage dans cette rivière depuis la confédération, $50,213.26.

RIVIERE SAGUENAY.

La rivière Saguenay prend sa source dans le lac Saint-Jean et traverse les comtés de Chicoutimi et Saguenay; elle se jette dans le Saint-Laurent à Tadoussac.

LE CHENAL EN AVAL DE CHICOUTIMI.

A la session de 1884, la somme de $4,500 a été votée pour continuer d'améliorer la navigation de la rivière en aval de Chicoutimi, et dans le cours de l'exercice 932 verges cubes de cailloux ont été enlevées et 2,475 verges cubes de sable et de gravier draguées. Dépense, $4,494.61. Dépense totale pour ces travaux depuis la confédération, $30,127.94.

LA GRANDE DÉCHARGE.

On a en partie terminé les améliorations faites dans la Grande Décharge, par laquelle les eaux du lac Saint-Jean se jettent dans le Saguenay. Dépense, $364.32. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $13,791.99.

RIVIÈRE SAINTE-ANNE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière est dans le comté de Montmorency, et se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord, à 22 milles en aval de Québec.

Pour faciliter la descente du bois, deux petites digues ont été construites, l'une à Saint-Féréol et l'autre à la chute de Saint-Joachim. Dépense, $1,726.99 ; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la Confédération.

RIVIERE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François prend sa source dans le comté de Wolfe, et après avoir suivi un cours d'environ 100 milles, elle se jette dans le lac Saint-Pierre, du côté sud.

Dans le cours de l'été de 1884, on a fait quelques travaux de dragage sur la batture qui barre l'embouchure de cette rivière. Dépense, $4,440.96. Dépense totale depuis la Confédération, $25,744.16.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

A la session de 1884, le crédit de $5,000.00 a été voté pour continuer d'enlever les cailloux, les chaînes, etc., du chenal du fleuve, et la balance restée du crédit de 1883-84, $1,502.07, a été reportée. Dans le cours de l'exercice, le bateau de levage, spécialement construit pour ce service en 1874-75, a travaillé dans le port de Québec. Dépense, $7,051.45. Dépense pour ces travaux, $115,392.50 (y compris $35,000, prix du bateau de levage).

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière coule dans une direction est à travers le comté de Beauharnois, et se jette dans le Saint-Laurent, à Beauharnois.

A la session de 1884, une somme supplémentaire de $5,000 a été votée pour continuer le creusement du coursier d'alimentation (*feeder*) du lac Saint-François à cette rivière, et dans le cours de l'exercice, l'avancement des travaux a été satisfaisant. Dépense, $4,894.05. Dépense totale pour cette rivière depuis la confédération, $14,326.94.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Cette rivière prend sa source près de la hauteur des terres, qui divise la province de Québec des territoires du Nord-Ouest, et après avoir suivi un cours d'environ 450 milles à travers les comtés de Champlain et de Saint-Maurice, elle tombe dans le fleuve Saint-Laurent aux Trois-Rivières.

Dans le cours de l'exercice on a dragué le chenal est de la rivière, et 3,077 verges cubes d'argile ont été enlevées. On a aussi enlevé un certain nombre de cailloux et autres obstacles entre les rapides des Forges et les Gabelles. Dépense, $1,049.55.

RIVIÈRE YAMACHICHE.

La rivière Yamachiche coule dans une direction sud à travers le comté de Saint-Maurice, et elle se jette dans le lac Saint-Pierre à environ 16 milles en amont de Trois-Rivières.

Un éboulis s'étant produit à l'endroit où cette rivière traverse la limite ouest de la paroisse de Shawenigan, ce qui forma un barrage de la rivière et inonda les rives adjacentes, on pratiqua une tranchée de 6 à 8 pieds de large et de 5 à 10 pieds de profondeur à travers cet obstacle, ce qui améliora en partie le cours de la rivière. Dépense, $999.92. Dépense pour cette rivière depuis la confédération, $3,999.92.

RIVIÈRE YAMASKA.

La rivière Yamaska se trouve dans le comté du même nom, et elle se jette, venant du sud, dans le Saint-Laurent, à la tête du lac Saint-Pierre.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de $15,000 a été votée pour terminer le barrage et l'écluse à l'île à Cardin, dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier.

A la session de 1885 un crédit supplémentaire de $9,544.80 a été accordé, et la balance restée du crédit de 1883-84, $9,544.80 a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de $34,089.60. Les premiers entrepreneurs, MM. Gaherty, Brecken et Davis, ayant abandonné les travaux, on demanda de nouvelles soumissions, et le 3 juillet 1884, on passa contrat avec MM. McCannon et Cameron pour

l'achèvement des travaux à raison de $26,667, et à la clôture de l'exercice ils étaient virtuellement terminés. Dépense, $34,230.27. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $70,001.73.

SAULT AU COCHON.

Sault au Cochon se trouve dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, environ 20 milles en amont de la baie Saint-Paul.

A la session de 1885 la somme de $4,000 a été votée pour la construction d'un pilier isolé de 100 pieds de long sur 30 de large. Le 11 août 1884 on a passé contrat avec M. George Tanguay pour la construction du pilier, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été terminés. Dépense, $4,029.61. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $4,494.41.

SHERBROOKE.

Sherbrooke, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Magog, 101 milles à l'est de Montréal, par le chemin de fer du Grand-Tronc.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de $20,000.00 a été votée pour terminer l'édifice destiné à la poste, à la douane, etc., dont une description détaillée a paru dans le rapport annuel de 1881-82 ; l'édifice est maintenant terminé, meublé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude, et occupé. On a passé contrats comme suit : Le 2 décembre 1884 avec MM. Garth et Cie, pour l'appareil de chauffage, à raison de $1,632.00 ; le 19 décembre 1884 avec G. G. Bryant, pour l'aménagement, $1,297.00 ; et le 15 avril 1885 avec S. Twose pour l'ameublement, $1,039.60 ; et depuis la clôture de l'exercice on a passé contrat pour le nivellement, pour les murs de soutènement, et les marches en pierre. Dépense, $17,424.04. Dépense totale pour cet édifice, $58,122.25.

SOREL.

Sorel, chef-lieu du comté de Richelieu, est situé sur la rive nord de la rivière Richelieu à son confluent avec le Saint-Laurent, 45 milles en aval de Montréal.

Dans le cours de la session de 1884 la somme de $10,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice destiné à la poste, à la douane, etc., sur l'emplacement à

l'encoignure des rues Prince et George, mentionné dans le rapport de l'an dernier comme ayant été cédé à la Couronne, sans aucune charge, par la municipalité de Sorel, et la balance restée du crédit de 1883-84, $3,697.39 a été reportée, faisant une somme totale disponible de $13,697.39. Les plans et devis pour cet édifice ont été préparés par le département et on a demandé des soumissions, et le 24 juillet 1884 on a passé contrat avec M. George Beaucage pour la construction de l'édifice à raison de $24,750.00. Les travaux ont été poussés avec vigueur dans le cours de l'exercice et l'édifice a reçu son toit avant l'automne. L'édifice est de pierre calcaire, à assises irrégulières, avec parements de calcaire dressé ; il a deux étages avec sous-sol et mansarde. Il a 72 pieds de front sur les rues Prince et George, le corps principal ayant 36 pieds de profondeur. Une description détaillée se trouvera à l'annexe 2, page 30. Dépense dans le cours de l'exercice, $13,267.34. Dépense totale, $13,569.95.

SAINTE-AGNÈS.

Sainte-Agnès, autrefois Morinville, est située à l'embouchure de la rivière de la Chaudière, qui se jette dans le lac Mégantic, comté de Beauce, à 69 milles de Sherbrooke.

Dans le cours de l'exercice on a fait des petites réparations à la jetée construite à cet endroit par le département. Dépense, $103.50. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $5,980.28.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Dans le comté de Jacques-Cartier, au confluent de la rivière Ottawa et du Saint-Laurent, 21 milles à l'ouest de Montréal, par le chemin de fer du Grand-Tronc.

A la session de 1884 la somme de $4,750.00 a été votée pour la construction d'un quai à cet endroit, et le 9 mai 1885 on a passé un contrat avec MM. Gobier et Dagenais pour l'exécution de ces travaux à raison de $4,150.00. Le 28 mai 1885 le dragueur *Nipissing* a commencé à creuser pour les fondations du quai et a travaillé jusqu'au 17 juin ; il a enlevé 1,457 verges cubes de tuf et de cailloux. Dépense de dragage, $480.16, et pour le quai, $298.90. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $779.06.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Sainte-Anne de la Pocatière est située sur la rive sud du Saint-Laurent, 70 milles en aval de Québec, dans le comté de Kamouraska.

A la session de 1884 la somme de $3,400.00 a été votée pour la construction d'une jetée à cet endroit, et au mois d'octobre 1884, on a commencé les travaux, qui ont été poursuivis jusqu'à ce que le crédit ait été épuisé. Un crédit supplémentaire ayant été voté pour le présent exercice, on continue les travaux. Dépense dans le cours de l'exercice, $3,399,97 ; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

SAINT-FRANÇOIS (ILE D'ORLÉANS).

Saint-François est situé à l'extrémité Est de l'île d'Orléans, à environ 21 milles en aval de Québec, dans le comté de Montmorency.

A la session de 1884 la somme de $4,000.00 a été votée pour continuer les travaux de la jetée à cet endroit, et dont il est parlé dans mon dernier rapport ; dans le cours de l'exercice un nouveau pilier en coffrage solide de 90 pieds de long a été construit, et les espaces entre les piliers qui forment la jetée ont été lambrissés jusqu'à un pied au-dessus du niveau des hautes eaux. Dépense, $4,148.80. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $14,375.63.

SAINT-JEAN (ILE D'ORLÉANS).

Saint-Jean est situé sur le côté sud-est de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency.

A la session de 1884 la somme de $3,000.00 a été votée pour l'achat d'une jetée construite par la municipalité de l'endroit il y a plusieurs années, et sur laquelle le département de la marine et des pêcheries a construit un phare en 1874, et la balance restée du crédit de 1883-84, $5,939.45 a été reportée, faisant une somme totale disponible de $8,939.45. Le 28 octobre 1884 la municipalité a vendu la jetée au gouvernement pour la somme de $8,000.00. Dépense totale du département des travaux publics depuis la confédération, $8,714.94.

SAINT-JEAN.

Saint-Jean, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rivière Richelieu, à 27 milles de Montréal par le chemin de fer.

CASERNES.

On a terminé les changements que l'on a fait subir à ces édifices pour en faire une école d'infanterie. Dépense dans le cours de l'exercice, $635.53. Dépense totale pour ces édifices depuis la confédération, $15,450.42.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a dépensé en réparations, dans le cours de l'exercice, la petite somme de $3.65. Dépense totale pour cet édifice : construction, $16,224.21 ; réparations, $297.60.

SAINT RÉGIS.

Saint-Régis est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Huntingdon, 6 milles de Cornwall, Ontario.

Dans le cours de l'exercice la somme de $43.84 a été dépensée à réparer la maison de douane. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération : réparations, $216.75.

SAINT-THOMAS DE MONTMAGNY.

Dans le comté de Montmagny, sur la rive sud du Saint-Laurent, 35 milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'exercice on a réparé la chaussée qui conduit à la jetée et le brise-lames qui la protège. Dépense, $862.76. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $6,619.72.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

Saint-Vincent de Paul est situé sur la rivière des Prairies, dans le comté de Laval, à 13 milles de Montréal.

A la session de 1884 la somme de $44,200 a été votée pour continuer les travaux, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction au pénitencier, et la balance restée au crédit de 1883-84, $17,542.78 a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de $61,742.78. Dans le cours de l'exercice l'égout principal et le réfectoire ont été terminés ; la salle des gardiens, 60 ⋈ 60 pieds a été commencée et portée jusqu'à une hauteur de 20 pieds ; trois hangars en bois de 30 ⋈ 20 pieds chacun ont été construits et d'autres travaux ont été exécutés. Le 25 juillet 1884 on a passé un contrat avec MM.

Villeneuve et Cie pour bois de chauffage à raison de $2,812.50 ; et le 20 avril 1885 on a passé contrat avec M. A. Derosiers pour un orgue destiné à la chapelle, à raison de $2,200. Dépense dans le cours de l'exercice, $28,037.90. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération : construction, $250,674.18 ; réparations, $120.

SAINT-ZOTIQUE.

Saint-Zotique, dans le comté de Soulanges, au pied du lac Saint-François, 3 milles de Coteau-Landing.

A la session de 1884 la somme de $1,250 a été votée pour terminer les travaux, qui consistent à relier au rivage le pilier isolé, mentionné dans le rapport de l'an dernier et pour continuer des brise-glace pour protéger ces ouvrages. Dans le cours de l'exercice le quai a été terminé et on a commencé la construction des brise-glace. Dépense, $1,290.31. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $10,548.98.

TROIS-RIVIÈRES.

La ville de Trois-Rivières, qui constitue le district électoral du même nom, est située à la tête de marée du Saint-Laurent, 72 milles en amont de Québec.

DOUANE.

Les changements que l'on a fait aux casernes pour en faire des bureaux pour la douane et le revenu de l'intérieur ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice : construction, $500 ; réparations, $288.38. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération : construction, $17,641.24 ; réparations, $2,154.99.

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884 la somme de $3,550 a été votée pour terminer la conversion de l'ancienne douane en bureau de la poste, et dans le cours de l'exercice l'édifice a été terminé, meublé et occupé. Le 8 décembre 1884, on a passé contrat avec l'association *Hydro-Caloric* pour l'appareil de chauffage, à raison de de $832, et les travaux ont été exécutés. Dépense dans le cours de l'exercice : construction, $8,208.46 ; réparations, $320. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération : construction, $25,195.34 ; réparations, $1,605.91.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, 148 milles en aval de Québec.

A la session de 1884 la somme de $1,750.00 a été votée pour terminer la jetée à cet endroit, mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction. Dans le cours de l'exercice les dommages causés par la glace au printemps de 1884 ont été réparés, et on a terminé la partie des travaux qui était inachevée. La forte tempête de novembre 1885 a causé beaucoup de dommage, les abords ont été emportés, et d'autres dégats ont été faits. Dépense, $1,741.19. Dépense totale depuis la confédération, $9,297.90.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

Amherstburg, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur la rivière Détroit, cinq milles en amont de l'endroit où elle se joint au lac Erié, et est le terminus ouest du chemin de fer Canada-Sud.

A la session de 1884 la somme de $16,000.00 a été votée pour terminer l'édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et décrit dans le rapport de l'an dernier. Le 8 juin 1885, on a passé contrat avec M. P. Navin pour l'installation, à raison de $1,600; et à la clôture de l'exercice la construction était suffisamment avancée pour qu'on pût espérer la terminer et l'occuper à l'automne. Dépense dans le cours de l'exercice, $14,698.75. Dépense totale pour cet édifice, $23,712.43.

BARRIE.

Barrie, dans le district électoral de Simcoe-Nord, est situé sur la baie Kempenfeldt, bras du lac Simcoe, 60 milles au nord de Toronto.

A la session de 1884, la somme de $16,000.00 a été votée pour continuer la construction de l'édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description détaillée a paru dans le rapport de l'an dernier. Les travaux se sont continués sans interruption, et on espère qu'il sera terminé dans le cours de l'exer-

cice. On était à préparer à la clôture de l'exercice les plans et devis d'un appareil de chauffage à eau chaude. Dépense, $14,924.01. Dépense totale pour cet édifice, $19,240.17.

BAYFIELD.

Bayfield est dans le district électoral de Huron-Sud, sur la rive est du lac Huron, 12 milles au sud de Goderich.

A la session de 1884, la somme de $4,000.00 a été votée pour réparer l'ancienne jetée à cet endroit, et dans le cours de l'exercice on a piloté le côté nord du port, à partir de l'entrée, et on a ouvert un petit chenal pour permettre aux pêcheurs de circuler avec leurs bateaux. Dépense, $4,007.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $66,049.37.

BELLE-RIVIERE.

La Belle-Rivière traverse le comté d'Essex et se jette dans le lac Sainte-Claire, à mi-chemin entre les rivières Thames et Détroit.

Dans le cours de l'exercice les travaux mentionnés dans mon dernier rapport ont été terminés. Dépense, $1,170.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $3,302.50.

BELLEVILLE.

Belleville est située dans le district électoral de Hastings-Ouest, à l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

PORT.

A l'aide de la somme accordée par la municipalité, savoir : $4,000.00, le dragage dont il est parlé dans mon dernier rapport s'est continué du 1er juillet au 13 août 1884, et il a été enlevé 6,650 verges cubes de tuf, pierre et cailloux. Dépense, $3,154.50. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $30,858.66.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1884, la somme de $2,200.00 a été votée pour terminer le logement du gardien dans la mansarde, et pour mettre le couronnement en fer sur le

toit ; dans le cours de l'exercice ces travaux ont été exécutés. Dépense : construction, $1,893.93 ; réparations, $92.85. Dépense totale pour cet édifice : construction, $61,677.31 ; réparations, $148.30.

BERLIN.

Berlin, dans le district électoral de Waterloo-Nord, est situé sur la Grande-Rivière, à 62 milles de Toronto par le chemin de fer Grand-Tronc.

A la session de 1884, la somme de $15,000 a été votée pour la construction d'un édifice public à cet endroit, destiné à la douane, à la poste, etc., et qui a été décrit en détail dans le rapport de l'an dernier ; et la balance restée du crédit de 1883-84 ; $4,315.33, a été reportée, de sorte que la somme totale disponible était de $19,315.33. Le 20 avril 1885, on a passé contrat avec M. Adam Clark pour l'appareil de chauffage, à raison de $1,482.96 ; et dans le cours de l'exercice les travaux ont été poursuivis d'une manière telle qu'on espère terminer et occuper l'édifice avant la fin de l'année. Dépense dans le cours de l'exercice, $16,530.63. Dépense totale pour cet édifice, $20,235.30.

BRANTFORD.

Brantford, dans le district électoral de Brant-Sud, est situé sur la Grande-Rivière qui se jette dans le lac Erié.

Dans le cours de l'exercice, on a fait quelques légers changements et quelques petites réparations à l'édifice public au prix de $262.00 pour la construction, et de $184.65 pour les réparations. Dépense totale pour cet édifice : construction, $33,034.48 ; réparations, $2,360.11.

BROCKVILLE.

Brockville, chef-lieu des comtés unis de Leeds et de Grenville, est situé au pied du lac des Mille Iles, sur la rive nord du Saint-Laurent, 125 milles de Montréal.

A la session de 1884 la somme de $22,500.00 a été votée pour terminer l'édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., dont une description détaillée se trouve dans mon rapport de 1882-83. Le 16 mars 1885 on a passé contrat avec MM. J. J.

Blackmore et Cie pour l'appareil de chauffage, à raison de $1,850.00 ; et le 4 avril 1885 on a passé contrat avec M. John S. Mix pour l'installation, à raison de $1,938,00. Les travaux avancent lentement, mais il y a lieu de croire que l'édifice sera terminé et occupé cet automne. Dépense dans le cours de l'exercice, $17,073. 92. Dépense totale pour cet édifice, $38,873.34.

CHATHAM.

Chatham, chef-lieu du comté de Kent, est situé sur la rivière Thames, et est à 67 milles au sud-ouest de London par le chemin de fer *Great Western.*

A la session de 1884 la somme de $15,000.00 a été votée pour l'installation et l'ameublement, etc., de cet édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description détaillée a paru dans mon rapport de 1882-83 ; l'édifice a été terminé et occupé. Dépense dans le cours de l'exercice : construction, $9,510.30 ; réparations, $78.86. Dépense totale pour cet édifice : construction, $57,551.59 ; réparations $78.86.

CLIFTON.

Clifton, ou les Chutes Niagara, se trouve dans le comté de Welland, et est situé sur la rive ouest de la rivière Niagara, 12 milles de Sainte-Catherine.

A la session de 1884 la somme de $12,000.00 a été votée pour terminer l'édifice public à cet endroit destiné à la douane, à la poste, etc., et à la session de 1885 un autre crédit de $ ',500.00 a été accordé pour le même objet. Le 21 janvier 1885 on a passé contrat avec MM. Charles Garth et Cie pour un appareil de chauffage, à raison de $1,760.00 ; et le 3 mars 1885, on est entré en arrangement avec M. G. E. Askwith pour l'installation à raison de $500.00. Dans le cours de l'exercice, l'édifice a été terminé et occupé. Dépense, $18,467.24. Dépense totale pour cet édifice, $38,525.14.

COBOURG.

Cobourg, dans le district électoral de Northumberland Ouest, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 96 milles à l'ouest de Kingston.

LE PORT.

A la session de 1884, la somme de $24,000.00 a été votée pour continuer les travaux dans le port, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution ; et au mois d'octobre 1884, M. Dinwoodie a terminé son entreprise. Il s'est opéré un tassement considérable dans cette construction, et on a exhaussé la superstructure. Dépense pendant l'exercice, $22,825.98. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $139,687.62.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1884, la somme de $2,000.00 a été votée pour faire subir des changements à l'édifice mentionné dans mon rapport de 1882-83 comme ayant été acheté pour les bureau de la poste, de la douane, etc, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de $3,000.00 a été accordée. Le 11 juillet 1884 on a passé contrat avec M. W. Battell pour l'installation du bureau de la poste, à raison de $1,735.00, et les changements qu'on a faits sont suffisamment avancés pour espérer pouvoir terminer l'édifice avant la fin de l'année. Dépense dans le cours de l'exercice, $5,178.37. Dépense totale pour cet édifice, $17,621.53.

COLLINGWOOD.

Collingwood, dans le district électoral de Simcoe-Nord, est situé sur la rive sud du lac Huron, 94 milles de Toronto par chemin de fer.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de $24,000 a été accordée pour continuer les travaux dans le port, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution ; et au mois d'octobre 1884 les travaux ont été terminés. Le 10 mars 1885, on a passé contrat avec M. E. Murphy pour le prolongement final du brise-lames, à raison de $19,000, et à la clôture de l'exercice les travaux étaient en voie d'exécution. Le brise-lames à l'entrée du port ayant été endommagé on a passé contrat le 17 décembre 1884 avec M. D. Fleming pour les réparations, à raison de $4,214.71, et les travaux ont été exécutés. Dépense dans le cours de l'exercice, $26,931.10. Dépense totale pour ce port depuis la confédération, $166,312.24, y compris $28,268.26 dépensés par la compagnie du chemin de fer *Northern* en 1874-75.

CORNWALL.

Cornwall, chef-lieu du district électoral de Cornwall et Stormont, est situé sur le Saint-Laurent, 67 milles à l'ouest de Montréal par le chemin de fer du Grand-Tronc.

A la session de 1884 la somme de $10,000 a été votée pour terminer l'édifice public destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description se trouvera dans mon rapport de 1882-83, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de $2,500 a été votée pour le même objet. Le 13 novembre 1884 on a passé contrat avec M. Charles Garth et Cie pour l'appareil de chauffage, à raison de $1,575; et le 22 avril 1885 on a passé contrat avec M. Lewis A. Ross pour l'installation, à raison de $1,300. Dans le cours de l'exercice l'édifice a été terminé, l'appareil de chauffage posé, et l'installation et l'ameublement étaient si avancés que l'édifice a été occupé dans le courant de l'automne. Dépense pendant le dernier exercice, $15,377.13. Dépense totale pour cet édifice, $54,853.86.

GALT.

Galt, dans le district électoral de Waterloo-Sud, est situé sur la Grande-Rivière, 25 milles au nord-ouest de Hamilton.

A la session de 1884, la somme de $10,000 a été votée pour la construction d'un édifice public destiné à la poste, à la douane et à d'autres bureaux, sur l'emplacement mentionné dans le rapport de l'an dernier comme ayant été donné à la Couronne pour cet objet par la municipalité de Galt, libre de toute charge. Le 15 novembre 1884 on a passé contrat avec M. M. A. Piggott pour la construction de l'édifice à raison de $21,000, et à la clôture de l'exercice les travaux étaient en bonne voie d'exécution. Le corps principal a 51 pieds de front sur 39 de profondeur, et comprend le sous-sol, deux étages et la mansarde. Les murs, à l'extérieur, sont en pierre prise dans les alentours, à assises irrégulières, avec parements de pierre de taille provenant de Guelph. Les planchers et le toit sont en bois, ce dernier couvert en ardoise et tôle galvanisée. A l'extrémité nord il y a une tour carrée, à toit en forme de pyramide contenant un cadran. Il y aura une allonge d'un étage qui servira à l'entrepôt de vérification. Le sous-sol du corps principal contiendra l'entrepôt, le bureau des poids et mesures, l'appareil de chauffage et le combustible; le bureau de la poste sera au rez-de-chaussée, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur seront au premier étage, et la mansarde contiendra le logis du gardien. Au rez-de chaussée et au premier étage il y aura des voûtes de sûreté pour les différents services. Dépense dans le cours de l'exercice, $2,427.10. Dépense totale pour cet édifice, $2,601.15.

GANANOQUE.

Gananoque, dans le district électoral de Leeds-Sud, est situé à l'embouchure de la rivière Gananoque, qui se jette dans le Saint-Laurent, environ 20 miles au sud-est de Kingston.

A la session de 1884 la somme de $2,000.00 a été votée pour poser un appareil de chauffage à l'eau chaude dans l'édifice de la douane, et dont or trouvera une description dans mon rapport de 1882-83. Le 9 août 1884 on a passé contrat avec MM. Garth et Cie pour l'appareil de chauffage, à raison de $992.50, et dans le cours de l'exercice l'appareil a été installé. Depense pendant l'exercice, $1,701.89. Dépense totale pour cet édifice, $14,414.47.

GODERICH.

Goderich, dans le district électoral de Huron-Ouest, est situé à l'embouchure de la rivière Maitland, qui se jette dans le lac Huron, 68 milles au nord de Sarnia.

Le dragueur *Challenge* a été engagé du 28 mai au 15 juin 1885 à enlever la pointe de la batture qui bouche l'entrée du port, afin d'obtenir une profondeur de 16 pieds. Le dragueur a enlevé 1,675 verges cubes de sable. Dépense dans le cours de l'exercice, $1,540.20. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $509,391.43, y compris $10,000 payées par le township de Goderich en 1875.

GUELPH.

Guelph, dans le district électoral de Wellington-Sud, est situé sur la rivière Speed, environ 48 milles de Toronto par le chemin de fer le Grand-Tronc.

Dans le cours de l'exercice la somme de $56.40 a été dépensée à faire des changements et des réparations à l'édifice public de cet endroit. Dépense totale pour cet édifice: construction, $31,689.77; réparations, $1,746.80.

HAMILTON.

La ville de Hamilton, comprenant un district électoral qui élit deux députés, est dans le comté de Wentworth, sur la baie de Burlington, à l'extrémité occidentale du lac Ontario.

A la session de 1884 la somme de $60,000 a été votée pour continuer la construction de l'édifice destiné à la poste, à la douane, etc., et dont une description se trouve dans mon rapport de 1882-83; et la balance restée du crédit de 1883-84, 6,651 35, a été reportée. Le 10 janvier 1885, on a passé avec MM. Blackmore et

Cie contrat pour l'appareil de chauffage à raison de $5,800, et à la clôture de l'exercice on était à poser l'appareil ; on était aussi à préparer les plans des installations intérieures. Dépense pendant l'exercice, $70,093.52. Dépense totale pour cet édifice, $231,409.06.

PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNERAL, ONTARIO.

Dans le cours de la session 1884, le crédit ordinaire de $8,000.00 a été accordé pour l'entretien des ports et des rivières dans Ontario, et pendant l'exercice on a dépensé la somme de $3,872.46.

KINCARDINE.

Kincardine, dans le district électoral de Bruce-Ouest, est située à l'embouchure de la rivière Penetangore, qui se jette dans le lac Huron, trente et un milles au nord de Goderich.

A la session 1884, la somme de $3,000 a été votée pour continuer les réparations au brise-lames, mentionnées dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercie la jetée sud a été exhaussée, réparée et renforcée là où c'était nécessaire. Dépense, $3,069.38. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $93,090.58.

KINGSTON.

Kingston, dans le district électoral du même nom, est situé à l'extrémité est du lac Ontario, 172 milles à l'ouest de Montréal.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice on a fait des petites réparations à cet édifice qui ont coûté $22.45. Dépense totale depuis la confédération : construction, $41,805.52 ; réparations, $8,281.20.

LE PORT.

A la session de 1884, la somme de $7,000 a été votée pour continuer les travaux de dragage, qui consistent à enlever l'extrémité de la Pointe-Frédéric de manière à obtenir une profondeur de quinze pieds ; et dans le cours de l'exercice 5,392 verges cubes de roche ont été enlevées. Dépense, $7,694.86. Dépense totale pour ce port depuis la confédération, $36,986 98.

BATIMENTS DES ÉMIGRANTS.

Dans le cours de l'exercice la somme de $639.21 a été dépensée en réparations nécessaires sur cet édifice. Dépense totale depuis la confédération : construction, $4,024.68 ; réparations, $958.24.

PÉNITENCIER.

A la session de 1884 la somme de $8,000.00 a été votée pour terminer le quai ouest et exécuter d'autres travaux dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier, et la balance restée du crédit de 1883-84, $3,707.58 a été reportée. Dans le cours de l'exercice on a complété l'installation de l'appareil de chauffage et du service de l'eau, dont mention est faite dans les rapports précédents comme en voie de construction, on a terminé la reconstruction du quai de l'ouest, on a terminé un puits pour le gazomètre, on a ajouté une cuisine et une dépense à la maison du sous-préfet, et d'autres travaux ont été faits, et dont une description détaillée se trouvera à l'annexe 2, page 33. Dépense dans le cours de l'exercice, $10,305.74. Dépense totale pour cet édifice : construction, $299,202.69 ; réparations, $17,654.79.

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884 la somme de $3,500.00 a été votée pour l'installation d'un appareil de chauffage dans cet édifice et pour terminer les changements dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier. Le 9 août 1884, on a passé contrat avec M. S. Jenkins pour changer les installations à raison de $595.00 ; et le 16 mars 1885 l'entreprise pour l'appareil de chauffage a été accordée à MM. J. J. Blackmore et Cie à raison de $1,600.00. A la clôture de l'exercice les changements étaient terminés, et l'on était à poser l'appareil de chauffage. Dépense : construction, $853.09 ; réparations, $134.11. Dépense totale pour cet édifice : construction, $49,400.21 ; réparations, $6,471.41.

KINGSVILLE.

Kingsville, dans le district électoral d'Essex-Sud, est situé sur le lac Erié, entre la Pointe-Pelée et la rivière Détroit, environ 25 milles à l'est d'Amherstburg.

A la session de 1884 la somme de $24,000.00 a été votée pour continuer la construction d'un port de refuge à cet endroit, travaux mentionnés dans mon rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. L'entreprise donnée à M. George J. Wilson et dont il est parlé dans le dernier rapport a été terminé en décembre 1884 ; et le 20 août 1885 on a passé contrat avec MM. Porter et Reed pour le pilotage du côté ouest de la jetée est, et pour le remplissage de cette jetée, à raison de $4,915.00 ; et à la clôture de l'exercice les travaux avançaient favorablement. Dépense, $20,348.03. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $13,069.42.

LION'S HEAD.

Lion's Head, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé sur la baie Georgienne, à environ 35 milles au nord-est de Wiarton.

A la session de 1884 la somme de $5,000.00 a été votée pour prolonger le quai de cet endroit de 150 pieds. Le 24 novembre 1884 on a passé contrat avec MM. Porter et Reed, et à la fin de l'exercice les travaux étaient bien avancés. Dépense, $1,775.55. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $2,003.55.

CREEK DU PETIT-OURS.

Ce creek se trouve dans les comtés de Kent et Bothwell et se jette dans le chenal Ecarté, lac Sainte-Claire, à environ 16 milles de Chatham.

A la session de 1884, la somme de $2,500.00 a été votée pour continuer les travaux de dragage mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution ; et dans le cours de l'exercice, les travaux se sont étendus jusqu'au pont de McLeod, où il a été formé un bassin dans lequel les navires pourront tourner. Dépense, $2,494.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $7,661.00.

PETIT-COURANT.

C'est le chenal qui se trouve entre les îles La Cloche et Manitouline, sur la route qui conduit des ports de la baie Georgienne au Sault Sainte-Marie, et se trouve à 140 milles environ de Collingwood.

A la session de 1884 la somme de $10,000.00 a été votée pour les travaux ayant pour objet de faire sauter par la mine le roc qui se trouvait dans ce chenal, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution ; les opérations se sont continuées jusqu'au 20 octobre 1884, et on avait alors miné et enlevé 4,078 verges cubes de roche. Dépense, $10,042.14. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $42,480.13.

L'ORIGNAL.

L'Orignal est le chef-lieu du comté de Prescott et est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, 6½ milles en amont de Grenville.

A la session de 1884 la somme de $2,000.00 a été votée pour réparer le quai à cet endroit et pour creuser le chenal jusqu'à une profondeur de 7 pieds, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, $1,248.28. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $7,219.16.

LONDON.

La ville de London, dans le comté de Middlesex, constitue elle-même le district électoral de London; elle se trouve sur la rivière Thames, 121 milles à l'ouest de Toronto.

DOUANE.

A la session de 1884, la somme de $10,000.00 a été votée pour agrandir cet édifice, travaux mentionnés dans mon dernier rapport comme étant nécessaires. Les plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées, et le 20 mars 1885 on a passé contrat avec M. Patrick Navin à raison de $4,000.00, et les travaux étaient en marche à la clôture de l'exercice. L'agrandissement se fait en démolissant l'aile qui contient l'entrepôt de vérification, et en prolongeant le corps principal de 55 pieds sur l'avenue de la Reine sur la largeur totale de l'édifice (50 pieds). L'addition sera semblable dans ses détails, sa hauteur, le nombre d'étages, etc., à l'édifice originaire. Le rez-de-chaussée servira à l'entrepôt de vérification, au bureau des poids et mesures et au prolongement de la grande salle du revenu de l'intérieur; le premier étage servira à la grande salle de la douane, au bureau du percepteur de la douane, au bureau de l'inspecteur du gaz, et à un bureau pour le percepteur du revenu de l'intérieur; le second servira à des chambres de décharge pour les départements de la douane et du revenu de l'intérieur et au logement du gardien; les mansardes ne seront pas finies. Dépense dans le cours de l'exercice: construction, $823.53; réparations, $330.60. Dépense totale pour cet édifice depuis la confédération: construction, $59,406.99; réparations, $9,411.54.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de $150.00 a été votée pour faire les réparations nécessaires à cet édifice, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés au prix de $152.00. Dépense totale pour cet édifice: construction, $7,425.86; réparations, $323.85.

ÉDIFICE MILITAIRE.

Dans le cours de l'exercice on a fait les réparations à ces édifices, qui ont coûté $905.80. Dépense totale depuis la confédération, $5,706.77.

BUREAU DE LA POSTE.

Les changements et les réparations dont il est question dans le rapport de l'an dernier ont été terminés au prix de $1,362.48. Dépense totale pour cet édifice: construction, $54,042.37; réparations, $11,415.63.

MEAFORD.

Meaford, dans le district électoral de Grey-Est, est sur le côté sud-ouest de la baie Georgienne, à 18 milles de Collingwood, et à 20 milles l'est de Owen-Sound.

A la session de 1884 un crédit de $2,000.00 a été voté pour draguer ce port. Les travaux ont commencé le 8 octobre 1884 et se sont continués jusqu'au 3 novembre; à cette date il avait été enlevé 14,996 verges cubes de matières. Dépense dans le cours de l'exercice, $2,343.75. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $45,485.05.

MIDLAND.

Midland, dans le district électoral de Simcoe-Est, est au pied de la baie de Gloucester, bras de la baie Georgienne, et est le terminus de la division de Midland du chemin de fer du Grand-Tronc.

A la session de 1884 la somme de $10,000.00 a été votée pour le dragage de ce port à la condition que la compagnie du Grand-Tronc exécutât certains travaux; cependant à la clôture de l'exercice rien n'avait été fait; et il n'y avait pas eu de dépense.

MORPETH.

Morpeth, dans le district électoral d'Elgin-Ouest, est situé sur le lac Erié, environ 10 milles à l'est de Rondeau.

A la session de 1884 le crédit de $12,000.00 a été voté pour continuer la construction de la jetée à cet endroit, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution; et au mois de novembre 1884 les travaux ont été terminés. Dépense pendant l'exercice $13,866.03. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $20,148.46.

RIVIÈRE NAPANEE.

La rivière Napanee est dans le comté de Lennox et se jette dans la baie de Quinté, en aval de la ville de Napanee.

Le dragueur *Ontario* a travaillé sur les battures de la rivière et a redressé certaines courbes du 11 juillet au 6 août 1884; à cette date le dragueur fut envoyé

ailleurs et le département en loua un autre pour continuer les travaux. Il a été enlevé 50,254 verges cubes d'argile, de sable et de vase. Dépense totale dans le cours de l'exercice, $6,745.17. Dépense totale depuis la confédération, $30,735.47, y compris $3,000.00 contribuées par la ville de Napanee et $2,000.00 par les comtés-unis de Lennox et Addington.

NEWCASTLE.

Newcastle, dans le district électoral de Durham-Ouest, est situé sur le lac Ontario, 47 milles à l'est de Toronto.

Au mois de septembre 1884 on a terminé les réparations que l'on a faites au quai et qui sont mentionnées dans mon dernier rapport comme étant en voie d'exécution. Dépense dans le cours de l'exercice $3,511.07. Dépense totale depuis la confédération, $22,928.51.

ORANGEVILLE.

Orangeville, dans le district électoral de Wellington-Centre, est située sur une branche de la rivière Crédit, et est à 40 milles de Toronto par le chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

A la session de 1884 la somme de $6,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice public destiné à la poste et autres services. Un emplacement sur le Broadway, de 75 x 132 pieds, a été donné à la Couronne le 7 avril 1884, libre de toute charge ; et le 5 novembre 1884 on a passé contrat pour la construction de cet édifice avec MM. A. Piggott, à raison de $11,150.00. L'édifice principal sera en pierre à assises irrégulières, les encoignures, les angles et les ouvertures des fenêtres et les portes en pierre de taille. Il aura 40 pieds 6 pouces de front, et 26 pieds 6 pouces de profondeur, deux étages, avec sous-sol et mansarde. En arrière il y aura un bâtiment en brique d'un étage, construit sur des fondations en pierre, 24 x 23 pieds. Dépense dans le cours de l'exercice, $927.81.

OTTAWA.

Ottawa, capitale de la Confédération, forme un district électoral qui élit deux députés, et est situé sur la rivière Ottawa, 117 milles de Montréal par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

DRAGAGE.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé du 30 octobre au 20 novembre 1884, sur la batture de pierre dans la rivière Ottawa, vis-à-vis le quai de Bronson ; il a enlevé 1,500 verges cubes de cailloux et de gravier. Dépense, $1,007.25.

SALLE D'EXERCICES.

Dans l'automne de 1884 on a terminé la maison du gardien, dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier. Dépense, $2,590.50. Dépense totale pour la salle d'exercice : construction, $30,608.33 ; réparations, $511.63.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

A la session de 1884 la somme de $3,000.00 a été votée pour faire des changements et des réparations à cet édifice, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été en partie terminés. Dépense : réparations, $2,280.87 ; construction, $234.56. Dépense totale pour cet édifice : construction, $53,022.67 ; réparations, $7,642.36.

DÉPOT MILITAIRE.

Dans le cours de l'exercice l'intérieur de cet édifice a été aménagé. Dépense, $1,112.65. Dépense totale, $6,410.32.

MONUMENT À LA MÉMOIRE DE SIR GEORGE ETIENNE CARTIER.

A la session de 1884 la somme de $2,000 a été votée pour payer la statue de feu sir George Etienne Cartier, et le piédestal, et la balance restée du crédit de 1883-84, $6,711.52 a été reportée. Le piédestal élevé sur le terrain public du côté ouest du parlement a été terminé à l'automne de 1884. La statue a été installée sur le piédestal au mois de décembre, et le dévoilement officiel a eu lieu le jour de l'ouverture de la dernière session du parlement, le 29 janvier 1885. Dépense dans le cours de l'exercice, $8,294.19. Dépense totale pour ces travaux, $10,346.73.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX ARTS.

A la session de 1884 la somme de $1,500 a été votée pour l'entretien de cette galerie et l'achat de tableaux, et dans le cours de l'exercice la somme de $772.20 a été dépensée. Dans l'annexe 26, pages 411-414, on trouvera le rapport du conservateur, d'après lequel on constate que le nombre total des ouvrages d'art qui se trouvent maintenant dans la galerie, est de 93 ; et que le nombre des visiteurs a augmenté de 9,928 en 1883-84 à 11,893 en 1884-85.

POINTE NEPEAN.

On a terminé dès le commencement de l'exercice la demeure du gardien, dont il est question dans mon dernier rapport. Dépense, $1,200. Dépense totale pour ces travaux, $1,873.50.

NOUVEL ÉDIFICE DE LA RUE WELLINGTON.

A la session de 1884 la somme de $150,000 a été votée pour la construction de cet édifice, dont une description détaillée a paru dans le rapport de l'an dernier. Les travaux se sont continués jusqu'à l'automne, et l'édifice fut alors couvert pour l'hiver. Dépense dans le cours de l'exercice, $40,217.50. Dépense totale, $155-821.68.

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884 la somme de $3,000 a été votée pour les réparations nécessaires. Les murs et les plafonds des corridors et l'escalier ont été nettoyés et teints, et le bois des escaliers a été peinturé. Dépense dans le cours de l'exercice, $3,431.19. Dépense totale pour cet édifice: construction, $248,953.25; réparations, $4,040.48.

ÉDIFICES PUBLICS.

A la session de 1884 la somme de $107,000.00 a été votée pour le chauffage et l'entretien des édifices du parlement et départements, ainsi que des terrains; en sus de ce crédit la somme de $41,500.00 pour réparations a été comprise dans le crédit ordinaire de $175,000 pour loyer et réparations des édifices publics en général. Les réparations, installation et nettoyage nécessaires ont été faits dans l'édifice du parlement et des départements et les terrains ont été très bien entretenus. Dans l'édifice du parlement on a fait un nouvel essai de la lumière électrique incandescente, on a prolongé le système dans la Chambre des Communes, l'essai a donné des résultats satisfaisants. Dans l'édifice de l'est il a été nécessaire de renouveler une partie de l'appareil de chauffage, les tuyaux étaient en usage depuis 21 ans. Les tuyaux des voutes ont aussi été renouvelés d'après un système plus moderne, et plus économique quant à l'entretien et au fonctionnement. L'appareil pour le chauffage, le gaz, l'eau et les cloches de service ont été tous bien entretenus. On a passé plusieurs contrats pour le charbon, le bois, etc., dans le cours de l'exercice; on en trouvera la liste à l'annexe 23, page 292. Dépense pendant l'exercice: construction, $409.17; réparations, $114,850.65. Dépense totale pour ces édifices: construction, $4,205,461.25; réparations, $1,421,813.56.

COUR SUPRÊME.

Dans le cours de l'exercice la somme de $216.25 a été dépensée en réparations nécessaires. Dépense totale pour cet édifice: construction, $64,212.39; réparations, $2,428.10.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, dans le collège électoral de Grey-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, qui se décharge dans la Baie Georgienne.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice, on a dépensé la somme de $285.25 en réparations nécessaires.

LE PORT.

A la session de 1884 une somme supplémentaire de $10,000.00 a été votée pour continuer le creusage de ce port; et on a obtenu une profondeur de 16 pieds jusqu'au phare le plus rapproché. Dépense dans le cours de l'exercice $9,596.60, Dépense totale pour ce port depuis la confédération, $84,306.76.

PETERBORO'.

Peterboro', dans le district électoral de Peterboro'-Ouest, est situé sur la rivière Otonabee, et est à environ 94 milles au nord-est de Toronto.

A la session de 1884, la somme de $7,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice destiné à la douane, etc.; cependant, à la clôture de l'exercice, on n'avait pas encore trouvé un emplacement.

PORT-ALBERT.

Port-Albert, dans le district électoral de Huron-Ouest, est situé à l'embouchure du creek des Neuf-Milles, qui se jette dans le lac Huron, à 19 milles au nord de Goderich.

A la session de 1884 la somme de $1,000.00 a été votée pour réparer les jetées de ce port, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense $1,064.30. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $12,776.64.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, dans le comté d'Algoma, est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur, et est le terminus de la division de la baie du Tonnerre du chemin de fer Canadien du Pacifique.

LE PORT.

A la session de 1884 la somme de $100,000 a été votée pour la construction d'un brise-lames à cet endroit, et la municipalité de Port-Arthur a contribué $25,000.00. Le 8 septembre 1884 on a passé contrat avec M. D. Macdonald pour la construction d'un brise-lames de 2,000 pieds destiné à protéger les quais, à raison

de $146,000.00, et à la clôture de l'exercice la moitié des travaux était terminée. Dépense, $63,133.65. Dépense totale pour ces travaux, $64,832.37.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de $175.00 en réparations nécessaires. Dépense totale pour cet édifice: construction, $9,375.55; réparations, $175.00.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé sur la côte est du lac Huron, 24 milles au nord de Kincardine.

A la session de 1884 la somme de $5,000.00 a été votée pour continuer d'améliorer ce port, et on a reporté la balance restée du dernier crédit, $4,263.20. Le 24 novembre 1884, on a passé contrat avec M. D. Porter à raison de $11,135.00 pour prolonger vers le rivage sur une distance de 950 pieds l'extrémité nord du brise-lames actuel, et à la clôture de l'exercice les travaux avaient favorablement progressé. Dépense, $7,308.49. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $23,336.80.

PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le district électoral de Durham-Est, se trouve sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto.

LE PORT.

A la session de 1884 la somme de $7,500.00 a été votée pour réparer les ouvrages dans le port, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme ayant été endommagés par les tempêtes; les travaux étaient en voie d'exécution à la clôture de l'exercice. Dépense, $5,089.57. Dépense totale depuis la confédération, $63,541.30.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la session de 1884 le crédit de $15,000.00 a été voté pour terminer l'édifice destiné à recevoir les bureaux de la poste, de la douane, etc., et dont on trouvera une description détaillée dans mon rapport de 1882-83. Le 23 janvier 1885 on a passé contrat pour l'appareil de chauffage avec M. E. Chanteloup à raison de $1,485.00, et le 20 mars 1885 on a passé contrat avec M. Thos. Newson pour l'installation à raison de $2,400.00. L'édifice était à peu près terminé à la clôture de l'exercice, et on espérait l'occuper à l'automne. Dépense dans le cours de l'exercice, $12,140 67. Dépense totale pour cet édifice, $36,658.96.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley, dans le district électoral de Elgin-Est, est situé sur le lac Erié, à peu près à mi-chemin entre la Longue-Pointe et Rondeau.

Dans le cours de l'exercice on a remis à neuf la jetée où se trouve le phare. Dépense, $1,000.00. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $9,758.00.

PRESCOTT.

Prescott, dans le district électoral de Grenville-Sud, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 112 milles à l'ouest de Montréal.

A la session de 1884 la somme de $8,000.00 a été votée dans le but de construire un édifice destiné à la poste, etc.; cependant à la clôture de l'exercice on n'avait pas encore trouvé un emplacement; et on n'avait pas fait de dépense.

RIDEAU-HALL.

Rideau-Hall, résidence de Son Excellence le gouverneur général, est situé dans le comté de Russell, à environ 2 milles de la ville d'Ottawa.

Le nettoyage annuel ordinaire, le peinturage partiel, tapissage, badigeonnage, les réparations du mobilier, etc., ont été faits. Le 9 décembre 1884, on a passé contrat pour l'enlèvement de la neige avec M. A. Devlin, à raison de $495.00. Dépense dans le cours de l'exercice, en réparations, $31,193.70. Dépense totale pour cet édifice: construction, $236,785.48; réparations, $512,041.96.

RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière prend sa source dans le lac au Chien, comté d'Algoma, et se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, près de Port-Arthur.

Comme une partie du crédit de $150,000, voté à la session de 1884, pour améliorer le havre de Port-Arthur et de la rivière Kaministiquia, était destinée au dragage de cette rivière, le 8 juillet 1884, on a passé contrat pour ces travaux avec M. C. S. Baker, à raison de $20.000. Il a été ouvert un chenal de 3,700 pieds de

longueur et 100 pieds de largeur, avec une profondeur moyenne de 18 pieds au centre et de 14½ pieds aux côtés, à travers la batture qui se trouve au large de l'embouchure de la rivière. On a enlevé 121,500 verges cubes d'argile bleue. D'après les sondages qui ont été faits, depuis l'exécution des travaux, il a été constaté que ce chenal ne s'était pas rempli de nouveau. Dépense, $29,089.16.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

La rivière des Outaouais prend sa source dans le lac Témiscamingue et se jette dans le Saint-Laurent à Sainte-Anne de Bellevue. Sur une grande partie de son parcours, elle constitue la ligne frontière entre Ontario et Québec.

CHENAL RESSERBÉ EN AMONT DE PEMBROKE.

A la session de 1884, la somme de $2,000 a été votée pour continuer d'améliorer la navigation de la rivière à cet endroit, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction. On a recommencé, le 12 avril, à enlever les cailloux, et les travaux se sont continués jusqu'à ce qu'on les eût terminés ; on a obtenu un chenal de 100 pieds de largeur et de 7 pieds de profondeur à l'eau basse ; le chenal est bien balisé. Dépense dans le cours de l'exercice, $2,386.56. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $3,594.46.

AMÉLIORATION DE L'OTTAWA SUPÉRIEUR.

A la session de 1884 la somme de $5,000.00 a été votée pour faire faire une levée hydrographique de l'Ottawa supérieur entre Mattawan et le lac Témiscamingue, dans le but de savoir lequel des projets qui avaient été soumis au gouvernement pour améliorer la navigation de l'Ottawa supérieur et du lac Témiscamingue, était le plus praticable, si toutefois il y en avait d'acceptable. Les projets étaient au nombre de quatre, et différaient beaucoup dans le but que l'on se proposait ; voici en quoi ils consistaient :—1. Construire une digue au rapide de la Montagne d'une hauteur suffisante pour élever cette partie de l'Ottawa qui s'étend jusqu'au pied du lac Témiscamingue, environ 218 milles, au niveau du lac, dans le but de permettre une navigation continue depuis la tête du lac jusqu'au rapide de la Montagne, qui se trouve à 11 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawan, que l'on pourrait atteindre en construisant un embranchement du chemin de fer ou par une grande voie publique. Ce projet donnerait 94 milles de navigation non accidentée jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, ou en ajoutant la distance que l'on pourrait faire en utilisant la rivière Blanche, savoir : 30 milles, on obtiendrait un parcours de 124 milles. 2. Construire une digue au pied du lac Témiscamingue d'une hauteur suffisante pour élever et maintenir les eaux de ce lac à 15 pieds au-dessus de leur niveau en été, dans le but de retenir cette eau afin de grossir la rivière au moyen de portes d'écluse pendant les eaux basses, de manière à faciliter la descente du bois et

à fournir un volume d'eau plus considérable aux scieries d'Ottawa. 3. Construire, d'un côté à l'autre de la rivière des Outaouais immédiatement en amont du confluent de la Mattawa, une digue d'une hauteur suffisante pour hausser l'eau de l'Outaouais, en amont de cette digue, jusqu'au niveau du lac Témiscamingue, et ainsi amener la navigation presque immédiatement en correspondance avec les facilités offertes par le chemin de fer Canadien du Pacifique. 4. Une proposition du révérend monsieur Paradis, prêtre missionnaire au lac Témiscamingue, d'abaisser ce lac de 21½ pieds, et de continuer, au rapide des Erables—7 milles en amont de Mattawa—une digue de hauteur suffisante pour obtenir une navigation d'eau morte jusqu'à la tête du lac Témiscamingue. Ce relevé a été fait par M. Thos. Guerin, I. C., dont le rapport, ainsi que celui de l'ingénieur en chef de ce département et un mémoire du révérend Père Paradis, se trouveront à l'annexe 6, page 101. L'ingénieur en chef croit que le projet n° 1, savoir : celui de construire au rapide de la Montagne un barrage qui aurait pour effet de supprimer le Long Sault et de donner une nappe d'eau navigable d'environ 130 milles de longueur, est le plus facile à réaliser et celui qui produira le plus d'avantages. Le prix de ces travaux est évalué à $2,100,000.00. Dépense en exploration, $6,825.16.

RIVIÈRE SYDENHAM.

La rivière Sydenham, dans le district électoral de Bothwell, débouche dans le chenal Ecarté, passage entre l'île Sainte-Anne et la terre ferme, lac Sainte-Claire.

A la session de 1884, une somme supplémentaire de $2,500.00 a été votée pour continuer d'enlever les billots submergés et les autres obstacles qui obstruaient la branche nord de la rivière, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution. Dans le cours de l'exercice le déblaiement s'est continué et la navigation a été améliorée. Dépense, $2,449.90. Dépense totale pour cette rivière depuis la confédération, $17,369.16.

RONDEAU.

Le port de Rondeau est situé sur le lac Erié, dans le comté de Kent, à 140 milles à l'est du Port-Colborne, l'entrée ouest du canal Welland.

A la session de 1884, la somme de $4,000.00 a été votée pour réparer la jetée ouest et le brise-lames placé en face de la maison du gardien du phare ; à la fin de l'exercice les travaux étaient à se faire. Dépense, $2,359.18. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $210,433.54.

SARNIA.

Sarnia, dans le district électoral de Lambton-Ouest, est situé sur la rivière Sainte-Claire, et est à 168 milles de Toronto par chemin de fer.

A la session de 1884, la somme de $1,000.00 a été votée pour construire une plateforme et une galerie autour du dépôt des immigrants à cet endroit; cependant à la clôture de l'exercice les travaux n'étaient pas encore commencés. Dépense totale pour cet édifice, $3,052.27.

SAULT SAINTE-MARIE.

Sault Sainte Marie, chef-lieu du comté d'Algoma, est situé à la tête de la rivière Sainte-Marie, qui relie les lacs Huron et Supérieur.

A la session de 1884, la somme de $4,000.00 a été votée pour draguer la batture de grès au large du quai du bateau, afin d'obtenir une profondeur de 16 pieds; dans le cours de l'exercice les travaux ont été mis en voie d'exécution. Dépense, $4,444,50 ; c'est la seule qui ait été faite depuis la confédération.

SHANNONVILLE.

Shannonville, dans le district électoral de Hastings-Est, est situé sur la rivière au Saumon, à environ un mille et demi de son embouchure dans la baie de Quinté.

Le dragueur " Ontario " a travaillé à cet endroit du 7 août au 15 novembre 1884, à ouvrir un chenal à travers la batture qui se compose de sciure de bois et dosses et qui obstruait l'embouchure de la rivière. La quantité de matière enlevée est de 41,140 verges cubes. Dépense, $3,499.12. Dépense totale depuis la confédération, $6,492.06.

SOUTHAMPTON.

Southampton, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se jette dans le lac Huron.

A la session de 1884 la somme de $7,500.00 a été votée pour continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme ayant été donnés à l'entreprise, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de $3,000.00 a été accordé. On a terminé en août 1884 la construction d'une longueur additionnelle de 200 pieds à l'embarcadère, et un talus de pierres a été placé à l'extrémité ouest

du quai pour le protéger. Dépense dans le cours de l'exercice, $10,132.98. Dépense totale à cet endroit depuis la confédération, $20,300.16.

SAINTE-CATHERINE.

Sainte-Catherine, dans le district électoral de Lincoln et Niagara, est située sur le canal Welland, à environ 32 milles à l'est de Hamilton.

A la session de 1884 la somme de $2,200.00 a été votée pour terminer la mansarde de l'édifice public de cet endroit, et pour un couronnement en fer sur le toit; dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, $1,584.00. Dépense totale pour cet édifice, $57,005.99.

SAINT-THOMAS.

Saint-Thomas, dans le district électoral d'Elgin-Est, est situé sur les chemins de fer *Great Western* et *Canada Southern*, et est à environ 15 milles de London.

A la session de 1884 un crédit supplémentaire de $15,000.00 a été voté pour continuer la construction de l'édifice public destiné aux bureaux de la poste, de la douane, etc., et dont une description détaillée se trouvera dans mon rapport de 1882-83. Le 20 avril 1885 on a passé contrat avec MM. Y. Y. Blackmore et Cie pour l'appareil de chauffage, à raison de $1,899.00. L'édifice a été terminé et à la clôture de l'exercice on était à faire les travaux d'installation, fournir l'ameublement et à poser l'appareil de chauffage à l'eau chaude. Dépense dans le cours de l'exercice, $14,454 92. Dépense totale pour cet édifice, $50,407.07.

STRATFORD.

Stratford, dans le district électoral de Perth-Nord, est situé sur la rivière Avon, environ 90 milles à l'ouest de Toronto.

A la session de 1881, la somme de $2,500 a été votée pour l'achat d'une horloge destinée à l'édifice public de cet endroit. Le 8 août 1884 on a passé contrat avec MM. Woods et Ellis pour une horloge à quatre cadrans et elle a été placée sur le toit au centre de l'édifice. Dépense dans le cours de l'exercice, $1,813.27. Dépense totale pour cet édifice, $45,292.87.

THORNBURY.

Thornbury, dans le district électoral de Grey-Est, est situé à l'embouchure de la rivière Beaver, qui se jette dans la baie Georgienne, à 13 milles de Collingwood.

A la session de 1884 la somme de $1,000.00 a été votée pour continuer la construction d'ouvrages de protection, mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercice ils ont été terminés. Dépense, $1,034.94. Dépense totale depuis la confédération, $22,321.09.

TORONTO.

Toronto, principale ville de la province d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 161 milles à l'ouest de Kingston, et comprend les districts électoraux de Toronto-Est, Centre et Ouest.

BUREAU DU SOUS-RECEVEUR GÉNÉRAL.

A la session de 1884 la somme de $1,000.00 a été votée dans le but de faire certains changements et certaines réparations à ce bureau, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été en partie exécutés. Dépense : construction, $989.00 ; réparations, $177.65. Dépense totale pour ce bureau : construction, $989.00 ; réparations, $1,522.54.

DOUANE.

A la session de 1884 le crédit de $1,600 a été voté pour l'achat d'une horloge devant être placée dans la tour de cet édifice, cependant à la clôture de l'exercice on n'avait pas encore acheté l'horloge Dans le cours de l'exercice on a fait quelques changements et réparations. Dépense, $297.48. Dépense totale pour cet édifice : construction $236,010.78 ; réparations, $6,567.77.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

A la session de 1884 la somme de $25,000.00 a été votée pour terminer l'addition à cet édifice, mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de $8,500.00 a été accordé. L'addition a été terminée et occupée en janvier 1885. Dépense dans le cours de l'exercice : construction, $33,912.10 ; réparations, $14,892.36.

FORTS.

Les changements que l'on a fait subir au nouveau fort et dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, $752.99. Dépense totale pour ces forts depuis la confédération : construction, $21,625.78 ; réparations, $8,594.41.

LE PORT.

A la session de 1884 il a été voté un crédit de $65,000 pour continuer la construction des ouvrages de protection qui ont été décrits en détail dans le rapport de l'an dernier, et à la session de 1885 une somme supplémentaire de $50,000 a été accordée. Les travaux dans l'île Toronto étaient virtuellement terminés à la fin de 1884, mais la pierre qu'on avait déposée durant l'année sur le talus extérieur, a été, dans la partie la plus exposée, enlevée par l'eau, le printemps dernier, pendant une forte tempête. Il n'a pas été entrepris de nouveaux travaux de prolongement sur le contrat A dans le cours de l'année, et l'on s'est borné à remplacer les pierres qui manquaient dans le talus de protection. Ces travaux ont été d'une grande utilité au port et ont servi à protéger l'extrémité est de l'île. Le dragage à l'entrée ouest que l'on était à faire à la fin de l'exercice 1883-84, a été continué jusqu'au 3 août 1884. Ces travaux se trouvaient alors finis et le chenal est grandement amélioré. Dépense, $117,078.77. Dépense totale depuis la confédération, $493,972.63.

ENTREPOT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de $420.00 a été accordée dans le but de réparer les clôtures et les trottoirs et faire construire une addition à la cuisine ; les travaux ont été exécutés. Dépense : construction, $246.45 ; réparations, $152.48. Dépense totale pour cet édifice : construction, $12,080.63 ; réparations, $4,395.32.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a dépensé en réparations, la somme de $130.00. Dépense totale pour cet édifice : construction, $32,716.07 ; réparations, $27,557.20.

BUREAU DE LA POSTE.

A la session de 1884, la somme de $3,450.00 a été votée pour réparer le toit, pour peinture à l'extérieur, etc., et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de $495.00 a été accordé. Dans le cours de l'exercice, les améliorations ont été faite. Dépense : construction, $5,172.54 ; réparations, $438.34.

ROCHER DE WILSON.

Le rocher de Wilson, comté d'Algoma, se trouve dans la baie Georgienne à environ 35 milles du Sault Sainte-Marie, et à 8 milles en amont des rapides Neebish.

A la session de 1884, la somme de $5,000.00 a été votée pour la construction d'un caisson en coffrage portant une balise sur ce rocher. Le 29 juillet 1884 on a passé contrat avec MM. Burdett et Clark pour ces travaux à raison de $3,780.00, et les travaux ont été terminés. Dépense dans le cours de l'exercice, $4,642.48 ; c'est la seule qui ait été faite à cet endroit depuis la confédération.

WINDSOR.

Windsor, dans le district électoral d'Essex-Nord, est situé sur la rivière Détroit, tout vis-à-vis la ville de Détroit, Mich., et à 110 milles à l'ouest de London, Ont.

Dans le cours de l'exercice on a fait subir des réparations à l'édifice public de cet endroit pour une somme de $126.13. Dépense totale pour cet édifice: construction, $67,368.90; réparations, $2,346.29.

PROVINCE DU MANITOBA.

RIVIERE ASSINIBOINE.

La rivière Assiniboine prend sa source dans le district de la Saskatchewan et se décharge dans la rivière Rouge à Winnipeg.

La faible somme de $15.00 a été dépensée à réparer les digues en aile construites en 1880. Dépense totale pour cette rivière, $15,503.47.

BRANDON.

Brandon, dans le district électoral de Selkirk, est situé sur la rive sud de la rivière Assiniboine, 132 milles à l'ouest de Winnipeg par le chemin de fer du Pacifique canadien.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de $1,000 a été votée pour construire une clôture et un hangar à bois, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. Dépense, $1,013.04. Dépense totale pour cet édifice: construction, $22,155.16; réparations, $131.00.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations qui ont coûté la faible somme de $82.24 ont été faites à cet édifice.

EMERSON.

Emerson, dans la division électorale de Provencher, est situé sur la rive est de la rivière Rouge, à la frontière entre le Manitoba et les Etats-Unis, et est à 63 milles de Winnipeg par le chemin de fer du Pacifique canadien.

Dans le cours de l'exercice on a fait subir au dépôt des immigrants des réparations qui ont coûté $261.25. Dépense totale pour cet édifice : construction, $1,186.10 ; réparations, $467.10.

PORTS EN GÉNÉRAL, MANITOBA.

A la session de 1884 la somme de $1,000 a été votée pour les réparations en général et l'entretien des travaux exécutés dans les ports et les rivières du Manitoba ; dans le cours du dernier exercice la somme de $988.60 a été dépensée. Dépense totale, $1,776.39.

RIVIERE ROUGE.

La rivière Rouge prend sa source dans les Etats-Unis, traverse le Manitoba sur une distance d'environ 140 milles, et elle se jette dans le lac Winnipeg.

Avec les $10,000 votées à la session de 1884 pour des travaux de dragage, les travaux qui consistent à creuser un chenal à travers la batture qui obstrue l'embouchure de la rivière ont été vigoureusement poursuivis pendant la saison des opérations de 1884, et on a ainsi procuré beaucoup de facilité aux vaisseaux qui naviguent sur le lac et la rivière. Dépense dans le cours de l'exercice, $9,965.99. Dépense totale pour cette rivière, $28,435.60.

MONTAGNE-DE-PIERRE.

La Montagne-de-Pierre, dans la division électorale de Lisgar, est située sur l'embranchement de Stonewall, chemin de fer Canadien du Pacifique, à 13 milles au nord-ouest de Winnipeg.

A la session de 1884 la somme de $40,000 a été votée pour faire des additions et des améliorations au pénitencier de cet endroit et la balance restée du crédit de 1883-84, $10,213.68, a été reportée. Dans le cours de l'exercice on a construit des cottages à deux logements pour les gardiens, un séchoir pour le bois, un abri pour la houille et des abattoirs ; on a ajouté une serre à la maison du préfet, et on a fait des réparations générales à la prison et aux dépendances. Dépense, $31,077.05. Dépense totale pour cet édifice : construction, $261,481.72 ; réparations, $5,034.01.

WINNIPEG.

Winnipeg est la capitale du Manitoba et constitue la division électorale de Winnipeg ; elle est située au confluent de la rivière Rouge et de la rivière Assiniboine.

BUREAU DE L'ARCHITECTE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de $1,083.48 en loyer et en réparations. Dépense totale, $2,996.50.

DOUANE.

A la session de 1884 la somme de $1,000 a été votée pour faire subir des changements et des réparations à cet édifice, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de $600 a été accordé. Dans le cours de l'exercice le drainage a été amélioré, la couverture a été réparée et peinturée à neuf ; on a posé un appareil à gaz, et peinturé à neuf les boiseries extérieures et intérieures. Dépense, $1.295.73. Dépense totale pour cet édifice : construction, $39,938.61 ; réparations, $5,773.95.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

Les réparations dont il est parlé dans le rapport des années dernières ont été terminées. Les bureaux ont été distribués de nouveau ; on a posé de nouveaux rayons, installé des meubles, comptoirs, etc. ; on a modifié les appareils à gaz, le service de l'eau et le drainage, et l'intérieur a été peinturé. Dépense, $2,049.62. Dépense totale pour cet édifice : construction, $16,426.41 ; réparations, $4,980.11.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

A la session de 1884 la somme de $8,000 a été votée pour construire une salle d'exercice destinée aux corps militaires de la localité ; et la ville de Winnipeg a accordé un crédit de $8,000 à la condition de se servir de l'édifice pour des objets d'expositions. La salle est située à l'encoignure des rues Broadway et Fort Osborne. Le 28 octobre 1884 on a passé contrat pour la construction de l'édifice avec MM. Murray et McDiarmid à raison de $15,940, et les travaux ont été poussés avec une telle vigueur qu'on espère pouvoir les terminer avant la fin de l'année. L'édifice est en bois et repose sur des fondations en pilots de cèdre ; il comprend une salle d'exercice de 175 pieds sur 85 pieds, avec salle d'armes pour l'infanterie et la cavalerie d'une longueur totale de 150 pieds sur une largeur de 15 pieds, et en arrière une salle d'armes pour l'artillerie et une remise à canons, d'une longueur respective de 44 pieds et de 51 pieds et larges de 19 pieds 3 pouces. On trouvera à l'annexe 2, page 36, une description détaillée de cet édifice. Dépense dans le cours de l'exercice, $12,025.27 ; c'est la seule qui ait été faite pour cet édifice.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1884 la somme de $300 a été votée pour réparer cet édifice, cependant à la clôture de l'exercice, on n'avait pas commencé les travaux. Dépense totale pour cet édifice : construction, $28,598 35 ; réparations, $131.62.

DEMEURE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

A la session de 1884 la somme de $7,500 a été votée pour construire une clôture, niveler les terrains, etc., et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de $2,000 a été accordé. Le 7 août 1884 on a passé contrat avec MM. Bourke et Cars pour le nivellement des terrains, la construction des clôtures, etc., à raison de $7,750, et dans le cours de l'exercice les travaux ont été exécutés. On a construit une serre, un abri à bois, une glacière et une buanderie, et on a posé sur le toit un couronnement en fer. Dépense, $8,571.10. Dépense totale pour cet édifice, $89,204.90.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

A la session de 1884 la somme de $12,000 a été votée pour terminer cet édifice, et on a reporté la balance du crédit de 1883-84, $12,083.42. Dans le cours de l'exercice les travaux dont il est parlé dans mon dernier rapport ont été terminés les murs de l'Assemblée législative ont été peinturés à fresque et on y a posé des appareils à gaz arrangés de manière à pouvoir se servir de la lumière électrique, on a construit les trottoirs, les clôtures, nivelé les terrains, etc. Dépense, $19,468.-51. Dépense totale pour cet édifice, $189,946.58.

BUREAU DE LA POSTE (NOUVEAU).

A la session de 1884 la somme de $40,000 a été votée pour terminer cet édifice, dont on trouvera une description dans mon dernier rapport, et on a reporté la balance restée du crédit de 1883-84, $20,442.71. Le premier entrepreneur n'ayant pu continuer les travaux on a demandé de nouvelles soumissions et le 10 octobre 1884 on a passé contrat avec MM. J. E. Gelley et Cie pour l'achèvement de l'édifice moyennant la somme de $135,130, et les travaux ont été poussés avec tant de vigueur qu'on a posé le toit cet automne. Dépense dans le cours de l'exercice, $64,165.67. Dépense totale pour cet édifice, $78,203.65.

BUREAU DE LA POSTE (TEMPORAIRE).

Dans le cours de l'exercice on a posé de nouveaux bardeaux au toit, un appareil à gaz, et on a modifié les installations du bureau de poste. Dépense, $662.65. Dépense totale pour cet édifice, $11,744.98.

POUDRIÈRE.

A la session de 1885 la somme de $2,756.95 a été votée pour terminer cet édifice, dont on trouvera une description détaillée dans le rapport de l'an dernier, et on a reporté la balance restée du crédit de 1883-84, $1,161.55. L'édifice a été terminé et occupé l'été dernier. Dépense dans le cours de l'exercice, $2,820. Dépense totale pour cet édifice, $6,658.45.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

BATTLEFORD.

Battleford, siège du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, jusqu'à la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, est situé sur la branche nord-ouest de la rivière Saskatchewan, environ 200 milles au nord de Swift-Current, qui est à 511 milles à l'ouest de Winnipeg du chemin de fer Canadien du Pacifique.

ÉCOLES INDUSTRIELLES.

A même la somme transférée du département des affaires des sauvages, pour la construction et les réparations des écoles industrielles, la somme de $3,082.00 a été dépensée pour cet édifice.

BUREAU DU MAGISTRAT STIPENDIAIRE.

La somme de $2,433.24 a été dépensée à reconstruire la cuisine et à faire des réparations générales à cet édifice.

CALGARY.

Calgary, dans le district d'Alberta, est situé sur la rivière aux Arcs, 839 milles à l'ouest de Winnipeg, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

A la session de 1885, la somme de $7,000.00 a été votée pour la construction d'un édifice à cet endroit, destiné aux immigrants. Le 28 novembre 1884, on a passé contrat avec M. M. P. Zindord, pour la construction de cet édifice, et un autre semblable à Medicine-Hat, à raison de $11,375.00. A la clôture de l'exercice les travaux étaient très avancés et ont été depuis terminés. L'édifice est en bois, à deux étages, avec une addition d'un étage pour la cuisine. Le corps principal a 51 pieds 6 pouces, sur 29 pieds 6 pouces, et l'addition 18 pieds 9 pouces sur 15 pieds 6 pouces. Dépense dans le cours de l'année, $4,884.55.

FORT QU'APPELLE.

Fort Qu'Appelle, dans le district d'Assiniboia, est situé sur la rivière Qu'Appelle, à 20 milles de la station de Qu'Appelle sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'école industrielle mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction, a été terminée et occupée. Dépense pour cet édifice, $15,998.90.

HIGH RIVER.

La High River, dans le district d'Alberta, est à 38 milles de Calgary.

L'école industrielle des sauvages, mentionnée dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, a été terminée et occupée. L'édifice est en bois, a 61 pieds de largeur sur 72 pieds de profondeur, et 2 étages de hauteur; il comprend, au rez de-chaussée une classe de 25 pieds sur 40, une salle de 25 pieds sur 35 pieds, une cuisine de 20 pieds sur 20, deux chambres pour le principal, une chambre et une classe pour la directrice; au premier étage se trouvent un dortoir de 24 pieds sur 50, cinq chambres à coucher, un parloir et deux chambres de bain. Dépense dans le cours de l'exercice, $12,990.65. Dépense totale, $16,593 15.

MEDICINE-HAT.

Medicine-Hat, dans le district d'Assiniboia, est situé sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, à 660 milles à l'ouest de Winnipeg.

A la session de 1885, la somme de $8,550.00 a été votée pour continuer la construction du bâtiment des immigrants, dont mention est faite dans le rapport de l'an dernier. Le 28 novembre 1884, on a passé contrat avec M. M. P. Zindord, pour la construction de cet édifice et d'un autre semblable à Calgary, moyennant la somme de $11,375.00; et les travaux ont été terminés. L'édifice principal est en bois; il a 51 pieds 6 pouces de longueur sur 29 pieds 6 pouces, deux étages de haut, et il y a une allonge en arrière de 18 pieds 9 pouces sur 15 pieds 6½ pouces pour la cuisine et les cabinets. Dépense, $5,749.28.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL, T. N.-O.

Dans le cours de la session de 1884, la somme de $5,000.00 a été votée pour l'entretien et les réparations des édifices publics en général du Nord-Ouest, et pendant l'exercice, on a dépensé la somme de $3,398.43.

STATION DE QU'APPELLE.

La station de Qu'Appelle, dans le district d'Assiniboia, se trouve sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, 324 milles à l'ouest de Winnipeg.

A la session de 1884, la somme de $350.00 a été votée pour la construction de la clôture, etc., autour de l'édifice destiné aux émigrants; et dans le cours de l'ex-

ercice, les travaux ont été exécutés. Dépense : construction, $350.06 ; réparations, $506.46. Dépense totale pour cet édifice : construction, $11,937.64 ; réparations, $506.46.

REGINA.

Régina, capitale des territoires du Nord-Ouest, se trouve dans le district d'Assiniboia, 356 milles à l'ouest de Winnipeg, par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

PRISON ET ASILE D'ALIÉNÉS.

A la session de 1884, la somme de $10,000.00 a été votée pour la construction d'une prison fédérale et d'un asile d'aliénés, et dans le cours de la même session, la somme de $10,000.00 a été votée pour construire de nouvelles prisons dans le Nord-Ouest. Le département a préparé les plans et devis pour une prison et un asile, et, le 2 juin 1885, on a passé contrat avec MM. J. E. Gelley, à raison de $15,877.00 ; et à la clôture de l'exercice, les travaux étaient très avancés. L'édifice sera en brique, sur fondation en pierre. Son extrême longueur sera de 113 pieds, et il comprendra un corps de 40 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, pour l'administration, et une aile pour les cellules ; les deux corps auront deux étages. On trouvera à l'annexe 2, page 38, une description détaillée de cet édifice. Dépense, $12,946.86.

BUREAU DE POSTE.

Le 2 juin 1885 on a passé contrat avec MM. J. C. Gelley et Cie pour la construction de cet édifice, moyennant la somme de $4,121.00, et à la clôture de l'exercice les travaux avaient favorablement progressé. L'édifice aura 33 pieds de côté, il sera construit en brique sur fondation en pierre, il aura deux étages, le rez-de-chaussée sera réservé au bureau de poste et le premier étage divisé en cinq bureaux. Dépense dans le cours de l'exercice, $134.07.

ÉDIFICES PUBLICS.

Dans le cours de l'exercice on a construit des allonges et fait des réparations à la chambre du conseil, au palais de justice, au bureau des affaires des sauvages et à la demeure du lieutenant-gouverneur. Dépense, $2,947.76. Dépense totale pour ces édifices, $23,374.66.

RIVIERE SASKATCHEWAN.

La rivière Saskatchewan prend sa source dans les Montagnes Rocheuses, et après avoir suivi un cours d'environ 1,200 milles, elle se jette dans le lac Winnipeg.

A la session de 1884, la somme de $10,000.00 a été votée pour continuer d'améliorer la navigation sur cette rivière, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant à se faire, et dans le cours de l'exercice de nouvelles améliorations ont été faites. Dépense, $6,567.00. Dépense totale pour cette rivière, $27,104.71.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COWICHAN.

A la session de 1884 la somme de $650.00 a été votée pour continuer les travaux d'améliorations de cette rivière, et pendant l'exercice on a enlevé une autre quantité de bois de dérive. Dépense, $708.04. Dépense totale, $3,219.74.

ESQUIMALT.

Esquimalt, dans la division électorale de Victoria, est situé sur le détroit de San-Juan de Fuca, à 3 milles de la ville de Victoria.

En vertu de l'acte 47 Vic., chap. 6, le gouvernement fédéral a pris charge de la construction du bassin de radoub de cet endroit, et la somme de $617,339.78 a été votée dans le but de rembourser le gouvernement local des dépenses faites pour ces travaux, et pour lesquels le gouvernement impérial avait promis une contribution de £50,000 sterling, et pour les terminer. Le 8 novembre 1884 on a passé contrat avec MM. Larkin, Connolly et compagnie, pour le parachèvement du bassin, à raison de $374,559.00, et à la fin de l'exercice les travaux étaient bien avancés. Dépense dans le cours de l'exercice, $45,582.18.

RIVIÈRE FRASER.

La Fraser, est la rivière la plus grande de la Colombie-Britannique, et elle prend sa source dans les montagnes Rocheuses ; après avoir suivi un cours d'environ 700 milles, elle se jette dans le golfe de Géorgie.

A la session de 1884 une somme de $5,000.00 a été votée dans le but de continuer d'améliorer le Canon-du-Liard, travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, et dans le cours de l'exercice la somme de $4,802.74 a été dépensée. Dès le commencement de l'exercice l'excavateur a enlevé bon nombre de troncs d'arbres qui obstruaient l'embouchure de la rivière. Dépense totale pour cette rivière depuis la confédération, $52,033.28.

NANAIMO.

Nanaïmo, dans la division électorale de Vancouver, se trouve sur la côte Est de l'île de Vancouver, sur le golfe de Géorgie, à 10 milles de Victoria.

A la session de 1884 la somme de $3,500.00 a été votée pour terminer et aménager l'édifice destiné à la poste et aux autres services, et dont une description détaillée se trouvera dans mon rapport de 1882-83 ; dans le cours de l'exercice, l'édifice a été terminé et occupé. Dépense, $3,510.74. Dépense totale pour cet édifice, $33,154.33.

NEW-WESTMINSTER.

New-Westminster, dans la division électorale du même nom, est situé sur la rive nord de la rivière Fraser, à environ 75 milles de Victoria.

PÉNITENCIER.

A la session de 1884 la somme de $15,000 a été votée dans le but d'ajouter 32 cellules à cet édifice, et pendant l'exercice les travaux ont été exécutés. On a aussi fait des réparations à l'appartement du préfet, etc. Dépense, $22,392.48. Dépense totale, $189,744.71.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans le cours de l'exercice on a fait subir à l'édifice occupé par les bureaux de la poste, de la douane, etc., des améliorations et des réparations qui ont coûté $562.75. Dépense totale pour cet édifice : construction, $25,686.68 ; réparations, $382.75.

RIVIERE SERPENTINE.

A la session de 1884 la somme de $1,000.00 a été votée pour améliorer la navigation de cette rivière ; cependant à la fin de l'exercice il n'avait été dépensé que $45.40.

VICTORIA.

Victoria, capitale de la Colombie-Britannique, est située près de l'extrémité sud-est de l'île de Vancouver.

DOUANE.

Dans le cours de l'exercice on a dépensé la somme de $704.27 en réparations nécessaires. Dépense totale pour cet édifice: construction, $39,164.76; réparations, $1,088.34.

PORT.

Pendant presque tout l'exercice des travaux de dragage ont été exécutés dans la baie de James, port de Victoria, et on a enlevé 82,240 verges cubes de matière, ce qui a coûté $11,974.51. Le résultat de ces travaux a été la formation, dans cette partie du port, d'un mouillage d'environ 300,000 pieds carrés d'étendue, ayant d'un bout à l'autre une profondeur d'au moins 17 pieds à eau basse.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

A la session de 1885 la somme de $8,000.00 a été votée pour la construction d'un bâtiment destiné aux immigrants; cependant, à la fin de l'exercice on n'avait pas encore obtenu d'emplacement et on avait pas encore fait de dépense.

BUREAU DE POSTE.

On a terminé les changements et les réparations dont il est question dans le rapport de l'an dernier. Dépense, $1,408.20. Dépense totale pour cet édifice: construction, $40,701.81; réparations, $5,781.98.

QUARANTAINE.

A la session de 1884 la somme de $7,500 a été votée pour la construction d'un édifice destiné à la quarantaine pour l'île de Vancouver, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de $1,100 a été accordé. On a choisi un emplacement à Albert-Head, et dans le cours de l'exercice on a construit un hôpital consistant en deux salles d'un étage chacune de 43 pieds de côtés, et un corps de bâtiment central de 40 pieds sur 38, ayant deux étages. Dépense, $8,119.98.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.

A la session de 1884 la somme de $15,000 a été votée pour payer les salaires, les dépenses de voyage, etc., du personnel attaché à l'architecte en chef, et dans le cours de l'exercice on a dépensé $12,788.87.

EXAMEN DU SERVICE CIVIL.

Dans le cours de l'exercice les examens des aspirants à l'admission du service civil ont eu lieu dans les différentes villes de la Confédération, conformément à

l'Acte au Service Civil, de 1882; et ce département a payé les dépenses suivantes encourues relativement aux édifices où se sont tenus les examens :—

Saint-Jean N. B.	$180 00
Montréal, P. Q.	50 00
Québec	5 00
Kingston, Ont.	12 60
Toronto, Ont.	166 00
Total	$413 60

CHAUFFAGE DES EDIFICES FEDERAUX.

A la session de 1884 la somme de $31,300 a été votée pour le chauffage des édifices fédéraux en général, et on a dépensé la somme de $31,773.76. L'état suivant indique les sommes qui ont été votées, et celles qu'ont dépensées les provinces :—

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse	$ 1,410 00	$1,137 45
Ile du Prince-Edouard	910 00	424 41
Nouveau-Brunswick	5,010 00	3,517 76
Québec	10,600 00	13,549 07
Ontario	10,250 00	8,683 36
Manitoba	2,580 00	2,899 00
Territoires du Nord-Ouest	.....	420 00
Colombie-Britannique	540 00	530 74
En général	.....	611 97
	$31,300 00	$31,773 76

SALAIRES DES MÉCANICIENS, DES CHAUFFEURS, ETC.

A la session de 1884, la somme de $31,000.00 a été votée pour payer les salaires des mécaniciens, des chauffeurs et des gardiens employés dans les édifices publics dans tout le Canada; on en trouvera une liste indiquant les salaires, à l'annexe 3, pages 41-44, et dans le cours de l'exercice la somme de $25,422.24 a été dépensée.

Le tableau suivant indique les sommes votées et celles dépensées par les provinces :

	Crédit.	Dépenses.
Nouvelle-Ecosse	$ 2,436 00	$ 2,487 00
Ile du Prince-Edouard	1,458 00	1,533 16
Nouveau-Brunswick	5,810 00	4,787 93
Québec	7,220 00	5,288 31
Ontario	12,876 00	10,605 84
Territoires du Nord-Ouest	.....	200 00
Colombie-Britannique	1,200 00	1,060 00
	$31,000 00	$25,422 24

DRAGUEURS.

A la session de 1884, la somme de $30,000.00 a été votée pour réparer les dragueurs, et $30,000.00 pour l'achat du matériel neuf. Sur le premier crédit, on a dépensé la somme de $26,939.59, et sur le second, $21,424.70. On trouvera à l'annexe 5, pages 72-99, les détails des travaux faits par chaque dragueur ; et l'annexe 8, pages 191-194, contient une liste du matériel de dragage appartenant au département.

LEVÉES HYDROGRAPHIQUES ET EXAMENS.

Au cours de la session de 1884, la somme de $25,000.00 a été votée pour faire des levées hydrographiques et des examens, et à la session de 1885 un crédit supplémentaire de $2,850 a été accordé. Pendant l'exercice il a été fait, à 104 endroits, des levées hydrographiques et examens dont on trouvera la liste dans l'annexe 5, pages 70-72.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Au cours de la session de 1884, la somme de $135,750.00 a été votée pour la construction, la réparation et l'entretien des glissoires et estacades de l'Etat; et à la

session de 1885 un crédit supplémentaire de $21,000.00 a été accordé. Ce qui suit est un tableau indiquant les dépenses pour les travaux :

Région.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Région du Saguenay	7,684 02	805 90	943 28	9,433 20
do du Saint-Maurice	11,542 95	6,103 62	17,092 03	34,738 60
do de l'Outaouais	18,304 87	17,342 39	22,109 75	57,757 01
do de Newcastle	.....	4,468 68	2,244 08	6,712 76
Glissoires de la rivière Morasse	994 15	.....	.....	994 15
	38,525 99	28,720 59	42,389 14	109,635 72

RÉGION DU SAGUENAY.

La glissoire et les estacades destinées à faciliter le flottage du bois depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la rivière Saguenay sont situées sur la Petite-Décharge, qui est la plus petite des deux issues par lesquelles le lac se déverse dans la rivière. La glissoire a 5,840 pieds de longueur, et les estacades 1,344 pieds. Pendant le dernier exercice, il a été reconstruit 1,030 pieds de la glissoire. On a reconstruit le barrage n° 6 et on a fait des réparations à d'autres digues. Quarante et un mille pièces de bois ont passé par la glissoire pendant l'exercice.

RÉGION DU SAINT-MAURICE.

Les travaux du Saint-Maurice sont situés à sept stations, entre l'embouchure de la rivière et les chutes de La Tuque, distance de 100 milles; il y a aussi deux stations sur la rivière Vermillon, tributaire du Saint-Maurice. Les eaux du Saint-Maurice ont été très hautes au printemps de 1885, et les dommages causés aux travaux ont été considérables; la glace a emporté trois grandes jetées, d'autres ont été endommagées, et environ 1,200 pieds d'estacades ont été emportés. Aux Grandes Piles on a construit trois nouvelles jetées pour renforcer les estacades, et on a fait des réparations aux travaux lorsque c'était nécessaire. Deux jetées de 20 pieds sur 20 ont été construites à l'embouchure du Saint-Maurice, où l'on a fait des réparations générales ainsi qu'à Shawenegan.

RÉGION DE L'OUTAOUAIS.

Cette région embrasse la rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Madawaska, Coulonge, Noire, Pétéwawa et Du-Moine. Il y a en tout dans cette région quatre-vingt-trois stations, et les ouvrages pour faciliter le flottage du bois se résument comme suit, savoir :—

5,071	pieds	linéaires de	canaux.
17,800	"	"	glissoires.
67,794	"	"	estacades.
17,412	"	"	barrages.
405	"	"	empellements.
2,313	"	"	ponts.
346	"	"	piliers de dérivation.

153 piliers.
5 magasins.
4 maisons pour les gardiens de glissoires.
1 maison pour les hommes employés aux estacades.

La plus grande partie du bois de 1884 a atteint sa destination avant la clôture de la saison dernière de navigation ; quelques morceaux seulement de bois carré et de bois méplat, ainsi que des billots échoués dans les tributaires, sont restés en arrière jusqu'aux flottages de la saison actuelle. Le long hiver et le printemps tardif ont été cause que la glace a atteint une épaisseur inusitée, et un certain nombre des travaux ont été beaucoup endommagés. A Carillon, environ 2,400 pieds de lourdes estacades ont été emportés, et la glissoire a été si endommagée qu'on n'a pu s'en servir pendant l'été de 1885. Sur la Coulonge, sur la rivière Noire et sur d'autres cours d'eau les travaux ont aussi souffert des dommages. Pendant l'hiver de 1884 on a fait les réparations ordinaires, dont on trouvera les détails à l'annexe 13, pages 213-218.

REGION DE NEWCASTLE.

Les ouvrages, dans cette région, sont de deux classes : ceux en rapport avec la navigation, qui sont sous le contrôle du ministre des chemins de fer et canaux, et ceux construits pour faciliter le flottage du bois sur la rivière Trent et ses tributaires, et qui sont sous le contrôle du ministre des travaux publics. L'hiver s'est terminé graduellement, et les travaux n'ont subi que des dommages ordinaires. On trouvera les détails des travaux et des réparations à l'annexe 14, pages 219-224.

PONTS ET CHAUSSÉES.

A la session de 1884 la somme de $35,500.00 a été votée pour la constructien, la réparation et l'entretien des ponts et des chaussées qui sont sous le contrôle de ce département, et la balance de $635.38 restée du crédit de 1883-84 a été reportée. Voici, par provinces, les sommes disponibles et dépensées:

	Disponibles.	Dépenses pendant l'exercice 1884-85.
Québec	$11,817 69	$13,161 07
Ontario	6,817 69	6,982 72
Manitoba	10,000 00	
Territoires du Nord-Ouest	7,500 00	
	$36,135 38	$20,143 79

CHAUSSÉES.

ILE-AUX-NOIX.

La chaussée qui conduit de Saint-Valentin à la rivière Richelieu, en correspondance avec le bateau traversier qui va à l'Ile-aux-Noix, sur laquelle le fort Lennox est situé, a eté exhaussée, améliorée et clôturée, de sorte que l'on peut maintenant s'en servir à toutes les saisons de l'année.

TÉMISCOUATA.

Dans le cours de l'exercice des séparations ont été faits à la chaussée, aux ponts et aux ponceaux lorsque c'était nécessaire. Dépense, $1,061.15.

PONTS.

RIVIÈRE À LA BATAILLE.

A la session de 1884 la somme de $5,000.00 a été votée pour la construction d'un pont sur la rivière à la Bataille, à Battleford, T. N. O., mais à la clôture de l'exercice il n'y avait pas eu de dépense.

DES JOACHIMS.

A la session de 1884, il a été voté un crédit de $13,000.00 pour terminer la construction du pont interprovincial qui relie les provinces d'Ontario et de Québec,

et la balance de $635.38 a été reportée. Pendant l'exercice le pont a été terminé. Dépense, $13,894.52.

PORTAGE DU FORT.

A la session de 1884, la somme de $5,000.00 a été votée pour reparer le fort construit sur l'Outaouais à cet endroit, et pendant l'exercice les travaux ont été poussés avec vigueur. Dépense, $4,765.24.

RUSSELL.

A la session de 1884, la somme de $10,000.00 a été votée pour aider la municipalité de Russell, Manitoba, à construire un pont sur l'Assiniboine ; mais à la clôture de l'exercice il n'y avait pas encore eu de dépense de faite.

TÉLÉGRAPHES.

Au cours de la session de 1884, un crédit de $113,975 fut voté pour la construction, la réparation, l'entretien et les frais d'exploitation des télégraphes de l'Etat placés sous le contrôle de ce ministère.

A la session de 1885, un autre crédit de $14,000.00 fut voté, et la somme de $33,508.74 a été reportée de 1883-84, ce qui fait un total de $161,483.74. De cette somme, $12,540.78 ont été périmés le 30 septembre 1884, la dépense s'est élevée à $132,273.10, et la balance était en caisse le 30 juin 1885. Le relevé suivant fait voir le total des sommes disponibles pour chaque session, des sommes périmées et des sommes dépensées :

	Disponible.	Périmé au 30 septemb. 1884.	Dépense pendant l'exercice 1884-85.
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes.....	$26,333 22	$.....	$18,729 16
Rive nord du Saint-Laurent.	18,128 66	.....	16,493 44
De Québec à la station de Quarantaine de la Grosse-Ile.....	10,500 00	.....	10,129 67
Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.....	34,710 74	2,071 60	34,180 27
Colombie-Britannique.....	58,842 85	9,853 38	38,382 51
Service général.....	12,968 27	615 80	14,358 05
	$161,483 74	$12,540 78	$132,273 10

GOLFE SAINT-LAURENT ET LES PROVINCES MARITIMES.

Une nouvelle ligne, longue de 43 milles, a été construite pendant l'automne de 1884, de Chatham à Escuminac, N.B., et on est entré en arrangement avec la compagnie de télégraphe *Great North-Western* pour son entretien. Sur les îles de la Madeleine on a fait des réparations temporaires aux lignes aériennes l'automne dernier, ce qui a servi à tenir le système en bon ordre pendant l'hiver, la substitution de câbles aux lignes aériennes sur les battures, mentionnée dans le rapport de l'an dernier ayant été remise à cette année. Le câble entre le rocher aux Oiseaux et Meat Cove ne s'est pas rompu de l'année. Les lignes sur l'île d'Anticosti, et les lignes aériennes et câbles de la baie de Fundy ont été tenus en bon ordre.

RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

Pendant l'exercice cette ligne a été prolongée de 125 milles et elle atteint maintenant un point au delà de la rivière Moisie, 309 milles à l'est de la Malbaie; les bureaux sont ouverts aux Sept-Iles et à la rivière Moisie. Pendant les gros temps de novembre 1884, une section, 14 milles en étendue, de la ligne aérienne sur la péninsule de Manicouagan, à l'ouest de la Pointe-Paradis, a été entièrement emportée. Comme la saison était trop avancée pour reconstruire cette ligne, un bureau temporaire a été ouvert à la Pointe-aux Outardes, et l'on a établi un service de courrier entre ce bureau et la Pointe-Paradis, au moyen duquel les communications ont été maintenues pendant l'hiver. A la clôture de l'exercice l'on se préparait à reconstruire cette section, et depuis cette date elle a été terminée. Le 31 mars 1885 le contrat en vertu duquel les lignes de Chicoutimi à la Malbaie, et de la baie Saint-Paul à Bersimis avaient été exploitées par la compagnie de télégraphe *Great North Western*, a été annulé, et ces lignes ont été exploitées par ce département.

QUÉBEC A LA GROSSE-ILE.

L'existence du choléra en Europe pendant l'été de 1884 et la possibilité de son arrivée sur nos côtes a fait que l'on a cru opportun de relier par le télégraphe la Grosse-Ile à la terre ferme. On a conclu des arrangements avec la compagnie de télégraphe *Great North Western*, en vertu desquels on a posé un fil sur ses poteaux de Québec à L'Ange-Gardien, sur la rive nord du Saint-Laurent, sur une distance de 13 milles, et l'on a posé un câble long de ¾ de mille de cet endroit à Saint-Pierre, Ile d'Orléans. Des lignes aériennes ont été construites de Saint-Pierre à

Saint-François, 28 milles, et on a relié ce dernier endroit de la Grosse-Ile au moyen d'un câble long de 5¼ milles. Pendant l'hiver la glace a rompu ce câble, dont environ 1½ mille a été emporté en aval de la rivière. On s'est procuré un câble aussitôt que possible, mais ce n'est que le 5 juillet 1885 que les communications télégraphiques avec la quarantaine ont été parfaitement établies. Cinq bureaux ont été ouverts sur l'île d'Orléans, et le revenu du mois de décembre au mois de juin a été de $58.96 ; dépense, environ $100.00.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Dans le cours du mois de mai et juin 1885, deux lignes de premier ordre ont été construites pour fins militaires, avec une rapidité moyenne de 7 milles par jour, et au prix d'environ $200 par mille. L'une à partir de Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à fort McLeod, passant par les mines de houille de Lethbridge, distance de 136 milles ; et l'autre depuis la Mâchoire-d'Orignal, sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à la Montagne-de-Bois, distance de 96 milles. On a aussi construit deux lignes courtes, une d'Edmonton à Saint-Albert, distance de 9 milles, et l'autre de la Traverse-de-Clarke à Saskatoon. Les poteaux pour ces deux lignes ont été fournis par les habitants des régions avantagées. Ces deux lignes courtes sont exploitées au moyen de téléphones, pour éviter les frais d'opérateurs. Depuis la clôture de l'exercice le surintendant de division a fait l'examen de la route entre Battleford et Edmonton dans le but de reconstruire cette partie de la ligne, et l'on trouvera son rapport à l'annexe 29, pages 423-428.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Dans le cours d'octobre 1884 on a posé un câble entre Clover-Bay, de Vancouver, et Dungeness, territoire de Washington, où le câble communique avec les fils de la compagnie de télégraphe de Puget-Sound à Seattle, et avec la ligne du gouvernement des Etats-Unis jusqu'à Cape-Flattery. Le câble se détacha de la grève à Dugeness pendant une grosse tempête survenant le 11 décembre, et à la clôture de l'exercice il n'avait pas été réparé, vu que les puissants appareils d'atterrissage commandés en Angleterre n'étaient pas encore arrivés. Depuis lors on a reçu ces appareils et le câble a été réparé. La ligne aérienne entre New-Westminster et Grenville a été entièrement reconstruite le long de la nouvelle route charretière, le vieux chemin ayant été abandonné, et d'autres parties de la ligne ont été efficacement réparées en attendant le transfert des sections de New-Westminster et Ashcroft, et de Cache-Creek à Kamloops, à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Le revenu a continué d'augmenter et accuse maintenant un surplus sur les dépenses de $1,299.00. C'est une grande amélioration, déficit pour l'exercice 1878-79 étant de $34,680.00.

ARBITRAGE ET SENTENCES ARBITRALES.

A la session de 1884 la somme de $5,000.00 a été votée, comme d'habitude, pour défrayer la moitié des dépenses de la commission des arbitres officiels, l'autre moitié étant payée par le ministère des chemins de fer et canaux. Le rapport du secrétaire de la commission se trouvera à l'annexe n° 27, pages 415-418. Dépense dans le cours de l'exercice, $3,059.27.

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE ENTRE LE LAC CHAMPLAIN ET LE SAINT-LAURENT.

A l'annexe n° 7, pages 127-190, on trouvera le rapport de M. R. Steckell, I. C. de ce département, sur les travaux faits sous sa surveillance pendant l'automne de 1883 et l'été de 1884, dont un résumé a paru dans le rapport de l'an dernier.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

A l'annexe n° 9, pages 194-198, on trouvera le rapport des commissaires sur les améliorations du port de Québec et le bassin de radoub de Lévis.

CHENAL DES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

L'acte 46 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, donnait l'autorisation d'avancer aux commissaires du port de Montréal une nouvelle somme de $900,000 pour les mettre en mesure de continuer le creusage du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse. Les opérations de dragage furent commencées le 14 juin 1883, et on en trouvera le résultat à l'annexe n° 10, pages 199-203.

PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

L'annexe n° 15, pages 225-228, contient une liste du personnel employé aux différentes glissoires et estacades, avec la date de la nomination, le salaire, etc., de chaque employé.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT.

L'annexe n° 17, pages 237-243, contient une liste des jetées et quais de l'Etat dans les provinces d'Ontario et de Québec, en indiquant la situation, les dimensions, etc.

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe n° 18, pages 245-249, contient des états en forme de tableaux, donnant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation depuis un certain nombre d'années, aux principaux ports du Canada sur les côtes, sur le golfe et sur le fleuve Saint-Laurent et les grands lacs, ainsi qu'aux ports qui sont toujours ouverts.

ARRIVAGES DE LA MER, ETC.

On trouvera dans les annexes nos 19, 20 et 21, pages 251-263, des relevés indiquant le nombre de navires arrivés de la mer depuis 1868 jusqu'à 1884, à Halifax, Saint-Jean, Charlottetown, Québec, Montréal et Victoria ; le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers du Canada, de 1868 à 1884 ; et le nombre des bâtiments naufragés sur la côte ainsi que dans le golfe, le fleuve et les lacs du Saint-Laurent, depuis 1868 jusqu'à 1884.

CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES.

A l'annexe n° 23, pages 289-296, on trouvera des états indiquant les entreprises adjugées par le département, les propriétés achetées et les propriétés louées par le département pendant l'exercice.

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 24, pages 297-299, contient une liste de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés pendant la session 1884, et se rapportant au département des Travaux publics ou au travaux dont il a la direction.

TABLES DES DISTANCES.

L'annexe nº 25, pages 301-410, contient un certain nombre de tableaux relatifs à la navigation intérieure du Canada, aux routes de mer pour les pays étrangers, aux routes de terre canadiennes vers la côte, aux chemins de fer et télégraphes de l'Etat, etc., ect. La quatrième partie de cette annexe contient des tableaux, préparés avec soin, indiquant les distances par les chemins de fer canadiens. Il ressort de ces tabeaux que la route de chemin de fer la plus longue par le territoire canadien, d'un océan à l'autre, est encore plus courte que la route la plus courte par le territoire américain.

CHEFS ET SOUS-CHEFS DU DÉPARTEMENT.

L'annexe nº 28, pages 419-421, contient une liste des membres, commissaires et sous-commissaires du conseil des travaux de la province du Canada, depuis 1841 jusqu'à 1867; ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du ministère des Travaux publics, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1885.

CORRESPONDENCE OFFICIELLE.

L'annexe nº 30, pages 429-432, contient un état de la correspondence officielle du ministère depuis 1867 jusqu'au 31 décembre 1885.

JETÉES, ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

L'annexe nº 31, pages 433-436, contient un tableau relatif aux jetées construites par le gouvernement local de l'Île du Prince-Edouard et dont a pris charge le gouvernement fédéral comme étant d'un intérêt national.

DÉPENSE POUR LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 32, page 437, contient des relevés sommaires indiquant la dépense pour les travaux publics, par les gouvernements provinciaux, avant la confédération, ainsi que de la part du gouvernement ou venant d'autres sources, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1885; le montant dépensé dans chaque province; la dépense pour les travaux autorisés par des actes spéciaux du parlement, et le coût des édifices du parlement et des départements, Ottawa.

Respetueusement soumis,

HECTOR L. LANGEVIN,
Ministre des travaux publics.

Ottawa, 21 décembre 1885.

ANNEXES.

ANNEXE No 1.

ETAT DE LA DÉPENSE

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885,

PAR

O. DIONNE, comptable.

Réq. N° 62,404.

ANNEXE No 1.

ETAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux publics du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
EN GÉNÉRAL	12,788 86			12,788 86
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste, etc	12,995 23			12,995 23
Antigonish do	169 43	25 98		195 41
Arichat do	151 82			151 82
Baddeck do	1,133 35			1,133 35
Halifax, édifice fédéral	6,694 82	231 49		6,926 31
Lunenburg, hôpital de la marine		302 00		302 00
New-Glasgow, bureau de poste, etc	13,991 04			13,991 04
Sydney-Nord do	1,908 63			1,908 63
Pictou, douane	10 00	481 25		491 25
do hôpital de la marine	763 38	420 00		1,183 38
Sydney do		302 50		302 50
do station de la quarantaine	473 00			473 00
Truro, douane, bureau de poste, etc	13,752 65			13,752 65
Windsor do do	15,638 91			15,638 91
Yarmouth, douane do	112 49			112 49
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral (Nouvel)	1,426 58			1,426 58
do do (Temporaire)	6,207 14	907 73		7,114 87
Georgetown, salle d'exercice	55 20	25 80		81 00
Montague, bureau de poste, etc	825 50			825 50
Northumberland, détroit de, édifices pour le service de la malle, (moitié de la dépense)	1,010 51			1.010 51
Summerside, bureau de poste, etc	12,752 89			12,752 89
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc	1,189 25			1,189 25
Carleton do	2,967 25			2,967 25
Chatham do		21 30		21 30
Dorchester, pénitencier	33,894 69			33,894 69
Frédéricton, casernes	1,954 63			1,954 63
do bureau de poste, etc		122 75		122 75
Moncton do	17,662 92			17,662 92
Newcastle do	11,814 99			11,814 99
Northumberland, détroit de, édifices pour le service de la malle (moitié de la dépense)	1,010 51			1,010 51
Portland, bureau de poste, etc.	228 30			228 30
A reporter	173,583 97	2,840 80		176,424 77

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	173,583 97	2,840 80		176,424 77
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Nouveau-Brunswick—Fin.				
Saint-Jean, casernes		20 00		20 00
do bureau des examinat. du service civil		180 00		180 00
do douane	20 00	790 18		810 18
do Fort-Dufferin	1,650 00			1,650 00
do hôpital de marine	13,809 36			13,809 36
do édifices militaires		36 60		36 60
do pénitencier		7 50		7 50
do bureau de poste	280 00	722 89		1,002 89
do édifices publics		72 40		72 40
do caisse d'épargne		1 55		1 55
St. Stephen, bureau de poste, etc	205 48			205 48
Sussex do	427 18	11 00		438 18
Woodstock do	9,005 63			9,005 63
Québec.				
Chambly, fort	1,317 30			1,317 30
Chicoutimi, hôpital de la marine	5,756 22			5,756 22
Grosse-Ile, station de la quarantaine	1,968 55			1,968 55
Hull, bureau de poste, etc	150 00	56 50		206 50
Lévis, fortifications	40 00			40 00
do abri des immigrants	1,784 09			1,784 09
Montréal, arsenal	11,510 00			11,510 00
do bureau de l'aide du receveur général	2,667 87			2,667 87
do Champ de Mars	5,130 21			5,130 21
do bureau des examinateurs du service civil		50 00		50 00
do douane	2,316 79	321 27		2,638 06
do salle d'exercice	40,080 80			40,080 80
do entrepôt de vérification	69,686 73	365 85		70,052 58
do bureau du revenu de l'intérieur	1,226 38	413 88		1,640 26
do bureau de poste	5,409 49	630 05		6,039 54
Québec, citadelle	5,044 16			5,044 16
do édifices de la citadelle		1,668 61		1,668 61
do bureau des examinateurs du service civil		5 00		5 00
do commis des travaux publics		22 00		22 00
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois		100 00		100 00
do douane		388 60		388 60
do salle d'exercice	27,566 75			27,566 75
do entrepôt de vérification	27,878 65			27,878 65
do fortifications	332 00			332 00
do bureau du revenu de l'intérieur		28 00		28 00
do hôpital de la marine	900 40	349 00		1,249 40
do bâtiments militaires		20 44		20 44
do bureau de poste	54 81	127 50		182 31
do bureau de l'insp. du service des signaux		469 50		469 50
Sherbrooke, bureau de poste, etc	17,420 79	3 25		17,424 04
Sorel, bureau de poste, etc	13,237 64			13,237 64
Saint-Jean, casernes	635 53			635 53
do bureau de poste, etc		3 65		3 65
Saint-Régis, douane		43 85		43 85
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul	28,037 90			28,037 90
Trois-Rivières, douane	500 00	288 38		788 38
do bureau de poste	8,208 46	320 09		8,528 55
A reporter	477,843 14	10,358 34		488,201 48

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	477,843 14	10,358 34		488,201 48
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario.				
Amherstburg, bureau de poste, etc	14,698 75			14,698 75
Barrie do	14,924 01			14,924 01
Belleville do	1,893 93	92 85		1,986 78
Berlin do	16,530 63			16,530 63
Brantford do	262 00	184 95		446 95
Brockville do	17,033 92	40 00		17,073 92
Chatham do	9,510 30	76 86		9,587 16
Clifton do	18,467 24			18,467 24
Cobourg do	5,178 37	64 00		5,242 37
Cornwall do	15,373 68	3 45		15,377 13
Galt do	2,427 10			2,427 10
Gananoque, maison de douane, etc	1,701 89			1,701 89
Guelph do	47 95	8 45		56 40
Hamilton, bureau de poste, etc	70,093 52			70,093 52
Kingston, bureaux des examinat. du service civil		12 60		12 60
do maison de douane		22 45		22 45
do fortifications	1,624 76			1,624 76
do bâtiment des immigrants		639 20		639 20
do bâtiments militaires		66 05		66 05
do pénitencier	10,305 74			10,305 74
do bureau de poste	853 09	134 11		987 20
London, douane	823 53	330 60		1,154 13
do bâtiment des immigrants		152 00		152 00
do bâtiments militaires		905 80		905 80
do bureau de poste	691 71	670 77		1,362 48
Orangeville, bureau de poste, etc	927 81			927 81
Ottawa, salle d'exercices	2,590 50			2,590 50
do entrepôt de vérification		450 00		450 00
do magasin militaire	1,112 65			1,112 65
do musée géologique	2,280 87	234 56		2,515 43
do galerie nationale des arts		125 25	646 95	772 20
do pointe Nepean	1,200 00			1,200 00
do bureau de poste	2,671 82	759 37		3,431 19
do édifices du parlement		114,850 65		114,850 65
do do gaz			16,077 60	16,077 60
do do terrains			10,958 26	10,958 26
do do chauffage			50,334 62	50,334 62
do do enlèvem. de la neige			726 04	726 04
do do service de téléphone	409 17		1,432 18	1,841 35
do do eau			12,269 13	12,269 13
do do de la rue Wellington	40,217 51			40,217 51
do cour suprême		216 25		216 25
Owen-Sound, maison de douane		285 25		285 25
Port-Arthur, bâtiment des immigrants		175 00		175 00
Port-Hope, bureau de poste, etc	12,140 67			12,140 67
Rideau Hall		31,193 70		31,193 70
do allocation pour combustible et éclair			8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige			521 04	521 04
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc	1,584 80			1,584 80
Saint-Thomas, salle d'exercice		28 00		28 00
do bureau de poste, etc	14,454 92			14,454 92
Stratford do	1,810 19	3 08		1,813 27
A reporter	761,686 17	162,083 59	100,965 82	1,024,735 58

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	761,686 17	162,083 59	100,965 82	1,024,735 58
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario—Fin.				
Toronto, bureaux des examinateurs du service civil		166 00		166 00
do maison de douane	297 48			297 48
do entrepôt de vérification	33,912 10	390 07		34,302 17
do fort (nouveau)	752 99			752 99
do bâtiment des immigrants	246 45	152 48		398 93
do bureau de poste	5,172 54	438 34		5,610 88
do do (vieux) bureau du sous-receveur général	989 00	177 65		1,166 65
do bur. de poste, (vieux) bur. du rev. de l'int.		130 00		130 00
Windsor, bureau de poste, etc		126 13		126 13
Manitoba.				
Brandon, bâtiment des immigrants	1,013 04			1,013 04
do bureau de poste		82 24		82 24
Emerson, station des immigrants		261 25		261 25
Montagne-de-Pierre, pénitencier	31,077 05			31,077 05
Winnipeg, bureau de l'architecte		1,083 48		1,083 48
do maison de douane	1,295 73			1,295 73
do bureau des terres fédérales		2,049 62		2,049 62
do salle d'exercice	12,025 27			12,025 27
do résidence du lieutenant-gouverneur	8,571 10			8,571 10
do édifices du parlement	19,468 51			19,468 51
do bureau de poste (nouveau)	64,165,67			64,165 67
do do (temporaire)	655 45	7 10		662 55
do poudrière	2,820 00			2,820 00
Territoires du Nord-Ouest.				
Battleford, école industrielle	3,082 00			3,082 00
do édifices publics (bureau du juge Rouleau)	2,433 24			2,433 24
Calgary, station des immigrants	4,884 55			4,884 55
High River, école industrielle	12,990 65			12,990 65
Medicine-Hat, station des immigrants	5,749 98			5,749 98
Prince-Albert, palais de justice	15 90			15 90
Edifices publics en général	3,398 43			3,398 43
Qu'Appelle, baraque des immigrants	350 06	506 46		856 52
do école industrielle	13,136 40			13,136 40
Régina, chambre du conseil	72 00			72 00
do palais de justice	443 17	76 00		519 17
do bureaux des sauvages	637 10			637 10
do prison et asile des aliénés	12,946 86			12,946 86
do résidence du lieutenant-gouverneur	1,418 46	300 48		1,718 94
do bureau de poste	134 07			134 07
A reporter	1,005,841 42	168,030 89	100,965 82	1,274,838 13

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		1,005,841 42	168,030 89	100,965 82	1,274,838 13
TRAVAUX PUBLICS—*Suite.*					
Colombie-Britannique.					
Albert-Head, station de quarantaine (Vancouver)		8,119 98			8,119 98
Nanaïmo, bureau de poste, etc		3,510 74			3,510 74
New-Westminster, pénitencier		22,392 48			22,392 48
do bureau de poste		268 50	294 25		562 75
Victoria, douane			704 27		704 27
do bureau de poste			1,408 20		1,408 20
do banque d'épargne			25 00		25 00
Angleterre.					
Londres, résidence du haut-commissaire		703 17			703 17
APPOINTEMENTS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.					
Nouvelle-Ecosse.					
Halifax, édifice fédéral	$2,037 00				
do pénitencier	450 00				
Ile du Prince-Edouard.					
Charlottetown, édifice fédéral	1,533 16				
Nouveau-Brunswick.					
Carleton, bureau de poste	152 50				
Dorchester, pénitencier	520 04				
Frédéricton, bureau de poste, etc	399 96				
Saint-Jean, douane	1,721 29				
do pénitencier	450 00				
do bureau de poste	1,140 00				
Sussex do etc	368 14				
Woodstock do etc	36 00				
Québec.					
Montréal, douane	975 00				
do entrepôt de vérification	1,153 50				
do bureau du revenu de l'intér.	728 00				
do bureau de poste	720 00				
Sherbrooke do etc	219 51				
Saint-Jean do	366 58				
Trois-Rivières, douane	699 96				
do bureau de poste	425 76				
A reporter	$14,096 40	1,040,836 29	170,462 61	100,965 82	1,312.264 72

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Report.....	$14,096 40	1,040,836 29	170,462 61	100,965 82	1,312,264 72
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
APPOINTEMENTS DES MÉCANICIENS, ETC.—*Fin.*					
Ontario.					
Belleville, bureau de poste, etc	600 00				
Brantford do	550 00				
Chatham do	693 30				
Gananoque, douane	31 00				
Guelph do etc.....	307 16				
Kingston, collège militaire.....	1,320 00				
London, douane	766 68				
do bureau de poste.....	540 00				
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc.	399 96				
Stratford do	660 00				
Toronto, douane	1,036 50				
do entrepôt de vérification	920 16				
do bureau du revenu de l'intér.	646 00				
do bureau de poste.....	595 00				
Windsor do etc...	1,000 08				
Territoires du Nord-Ouest.					
Régina, douane	200 00				
Colombie-Britannique.					
Nanaïmo, bureau de poste, etc.....	410 00				
New-Westminster, bur. de poste, etc.	600 00				
Victoria, bureau de poste.....	50 00	....	....	25,422 24	25,422 24
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.					
Nouvelle-Ecosse.					
Antigonish, bureau de poste.	43 10				
Halifax, édifices publics	860 00				
Pictou, douane.....	191 35				
do hôpital de la marine.....	28 00				
Sydney, bureau du revenu de l'intér.	15 00				
Ile du Prince-Edward.					
Charlotteton, édifices fédéraux.	424 41				
Nouveau-Brunswick.					
Carleton, bureau de poste.....	98 64				
Chatham, douane.	46 33				
do bureau de poste.....	65 88				
Frédéricton, do etc.....	258 50				
A reporter.....	$2,031 21	1,040,836 29	170,462 61	126,388 06	1,337,686 96

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Description des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	$2,031 21	1,040,836 29	170,462 61	126,388 06	1,337,687 96
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
Nouveau-Brunswick—Fin.					
Saint-Jean, douane.....	1,920 11				
do pénitencier.....	56 00				
do bureau de poste.....	554 55				
do banque d'épargne	113 01				
Sussex, bureau de poste	310 24				
Woodstock do	94 50				
Québec.					
Grenville, bureau du canal.....	15 00				
Hull, bureau de poste, etc	196 25				
Lachine, bureau du canal.....	49 38				
Montreal, douane	1,135 10				
do entrepôt de vérification.	2,184 23				
do bur. du revenu de l'intérieur	347 80				
do bureau de poste.....	1,081 28				
Québec, bâtiments de la citadelle.....	196 73				
do douane	1,156 86				
do hôpital de la marine.....	1,548 50				
do bureau de poste	379 10				
Sherbrooke, bureau de poste, etc.....	297 73				
Saint-Jean do	173 45				
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier....	4,109 91				
Trois-Rivières, douanes.....	672 75				
do bureau de poste.....	5 00				
Ontario.					
Belleville, bureau de poste, etc.....	384 00				
Barrie do	201 12				
Brantford do	403 89				
Brockville do	40 00				
Chatham do	310 63				
Cobourg do	37 00				
Cornwall do	139 54				
Dunnville, bureau du canal.....	10 00				
Gananoque, douane.....	116 75				
Guelph do	253 71				
Hamilton, douane.	243 50				
do bureau de poste.....	645 52				
Kingston, douane.	520 94				
do bureau du canal, Moul. de..	15 00				
do bureau de poste.....	172 60				
London, douanes.....	509 49				
do bureau de poste...	682 59				
Perth, bureau du revenu de l'intér....	54 97				
Port-Colborne, bureau du canal.....	15 00				
Port-Hope, bureau de poste.....	66 00				
Port-Maitland, bur. du revenu de l'int.	10 00				
A reporter.....	$23,460 94	1,040,836 29	170,462 61	126,388 06	1,337,686 96

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report.....	$23.460 94	1,040,836 29	170,462 61	126,388 06	1,337,686 96
EDIFICES PUBLICS—*Fin.*					
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*					
Ontario—Fin.					
Prescott, douanes	45 00				
Smith's Falls, bureau du canal	12 00				
Sainte-Catherine, bureau de poste.....	259 07				
Stratford do	401 00				
Toronto, douane.....	1,156 57				
do édifice du revenu de l'intér...	418 88				
do bureau de poste..... ...	888 59				
Windsor, bureau de poste, etc.....	670 00				
Manitoba.					
Winnipeg, bureau de l'architecte.....	94 80				
do douane	711 00				
do bur. du revenu de l'intér....	177 75				
do bureau des terres fédérales.	1,003 00				
do bureau de poste.....	912 45				
Territoires du Nord-Ouest.					
Qu'Appelle, bur. du commis des trav.	105 00				
Régina, palais de justice.....	315 00				
Colombie-Britannique.					
Nanaïmo, bureau de poste, etc.....	100 00				
New-Westminster, bur. de poste, etc...	155 99				
Victoria, douane, etc.....	56 50				
do bureau de poste.....	218 25				
EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL	611 97	.....	.....	31,773 76	31,773 76
HAVRES, BRISE-LAMES, ETC.					
Nouvelle-Ecosse.					
Bénacadie, Etang de (dragage du chenal).....		1,500 00	.....	.....	1,500 00
Boularderie, quai de.....		2,000 00	.....	.....	2,000 00
Brooklyn, brise-lames de		.....	600 00	.....	600 00
Creek du Canada, brise-lames du		.....	747 08	.....	747 08
Cheverie do		8,304 43	.....	.....	8,304 43
Chipman, Ruisseau do		949 78	.....	.....	949 78
Coffin, Ile do		994 70	.....	.....	994 70
Cow-Bay (*Baie des Vaches*) brise-lames de la.....		7,107 54	.....	.....	7,107 54
Digby, jetée		.....	1,752 21	.....	1,752 21
Five-Islands (*Cinq-Iles*), brise-lames des.....		2,499 94	.....	.....	2,499 94
Grand-Village, rivière du, Londonderry, (redressement de la rivière)		850 00	.....	.....	850 00
A reporter.....		1,065,042 68	173,561 90	158,161 82	1,396,766 40

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,065,042 68	173,561 90	158,161 82	1,396,766 40
HAVRES, BRISE-LAMES, ETC.—*Suite.*				
Nouvelle-Ecosse—Fin.				
Halifax, bassin de radoub	29 40			29 40
Havre de Hall	750 00			750 00
Havres en général	1,404 61			1,404 61
Harbourville, brise-lames	1,000 00			1,000 00
Anse au Foin do		250 00		250 00
Kingsport, jetée, (ci-devant Pointe-du-Chêne)		9 22		9 22
Mabou, havre de	1,500 00			1,500 00
Mégéghan, anse de		96 64		96 64
Ogilvie, quai	2,982 01			2,982 01
Oyster Pond	527 49			527 49
Perdrix, rivière de l'île aux	800 00			800 00
Petit de Grat Inlet (dragage du chenal)	250 00			250 00
Port-Hood, jetée	5,116 80			5,116 80
Porter, lac	200 00			200 00
Trois-Brasses, havre des	597 22			597 22
Tracadie (Grande)	2,748 68			2,748 68
Tusket Wedge	849 98			849 98
Ile du Prince-Edouard.				
Annandale, quai	2,474 25	519 97		2,994 22
Belfast do	4,355 04	400 45		4,755 49
Campbell, anse de, quai	100 00			100 00
China Point do	3,436 47	213 38		3,649 85
Crapaud do (havre de Victoria)	4,267 72	953 52		5,221 24
Georgetown do	2,254 24	1,000 00		3,254 24
Havres en général	1,404 60			1,404 60
Hickey quai	1,255 27	496 25		1,751 52
Higgin's Shore do	2,543 05	180 20		2,723 25
Hurd's Point do	2,000 62	469 41		2,470 03
Kier's Shore do	5,091 50			5,091 50
Lambert's do	486 95	1,303 51		1,790 46
Lewis, pointe do	2,250 00	164 43		2,414 43
Malpèque, brise-lames		82 50		82 50
Rivière du Vison, quai	293 25	405 65		698 90
Murray, havre de do		49 59		49 59
McGee do	2,721 25	100 00		2,821 25
Neuf Milles, creek do	482 00			482 00
Cardigan-Nord do	2,732 70	360 83		3,093 53
Pinette do	1,814 00	35 20		1,849 20
Port-Selkirk do	2,947 75	607 63		3 555 38
Pownal do	3,429 92	468 89		3,898 81
Pointe Rouge do	600 00			600 00
Rustico do	657 80	209 85		867 65
Sud, rivière du do	1,021 50			1,021 50
Sainte-Marie, baie do	1,336 59	341 25		1,677 84
Tignish do	135 26	102 70		237 96
Vernon, rivière do	908 66	249 90		1,158 56
Victoria, havre de do (ci-devant îles Wood)	867 90	40 00		907 90
Pointe de l'Ouest, brise-lames	4,226 40			4,226 40
A reporter	1,139,893 56	182,672 87	158,161 82	1,480,728 25

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,139,893 56	182,672 87	158,161 82	1,480,728 25
HAVRES, BRISE-LAMES, ETC.—*Suite.*				
Nouveau-Brunswick.				
Anderson's Hollow (baie du Rocher), brise-lames.	921 49			921 49
Bouctouche, brise-lames	1,655 00			1,655 00
Cap Tormentine, havre de	4,419 63			4,419 63
Caraquette, brise-lames	211 50			211 50
Havres, etc., en général	1,404 61			1,404 61
Hillsboro, brise-lames		749 06		749 06
Hopewell, cap, quai de délestage	311 41			311 41
Madawaska, rivière	600 00			600 00
Mispec, brise-lames	6,742 50			6,742 50
Richibouctou, havre	3,300 00			3,300 00
Saint-Jean, havre de	19,775 42			19,775 42
do rivière	5,312 46			5,312 46
Sainte-Marie, jetée	214 22			214 22
Tobique, rivière	1,025 04			1,025 04
Ouest, îles, (améliorations du chenal)	600 00			600 00
Québec.				
Anse à l'Eau, jetée		271 26		271 26
Anse Saint-Jean, jetée		94 45		94 45
Bagotville, jetée, (Saint-Alphonse)	4,680 55			4,680 55
Baie Saint-Paul, jetée	4,958 78			4,958 78
Belœil, jetées		69 80	117 00	186 80
Berthier (*en bas*), jetée	10,492 90			10,492 90
Bic, jetée	9,888 67			9,888 67
Château Richer, jetée	2,952 37			2,952 37
Chenal du Moine, jetée	7 20			7 20
Chicoutimi, jetée	2,042 11			2,042 11
Etang du Nord, brise-lames, (îles de la Madeleine)	6,000 00			6,000 00
Flints, quai, lac Mégantic	1,712 41			1,712 41
Havres, etc., en général		4,554 34		4,554 34
Ile aux Grues—havre de la Pointe aux Pins	8,702 54			8,702 54
Lanoraie, jetée	4,823 86			4,823 86
Les Eboulements, jetée	2,198 56			2,198 56
Malbaie jetée		157 57		157 57
Matane do (est)	540 97			540 97
New-Carlisle, jetée	8,398 33			8,398 33
Newport, rivière, (murs à l'embouchure)	609 31			609 31
Jetées, en aval de Québec		7,663 44		7,663 44
Québec, havre de		433 80		433 80
do quais de l'hôpital de la marine	1,650 14			1,650 14
do quai de la Reine	13,073 12			13,073 12
Rivière Blanche, jetée		221 00		221 00
do Bras Saint-Nicholas	1,220 66			1,220 66
do du Lièvre	2,291 55			2,291 55
do du Loup (*en bas*), jetée	14,060 76			14,060 76
do Nicolet, havre de refuge	17,116 28			17,116 28
do Noire	999 93			999 93
do des Outaouais (entre Bristol et Clarendon)	2,707 73			2,707 73
do Ouelle, jetée		1,699 25		1,699 25
do Pabos	1,070 79			1,070 79
do Saguenay, chenal en aval de Chicoutimi	4,494 61			4,494 61
A reporter	1,313,080 97	198,586 84	158,278 82	1,669,946 63

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,313,080 97	198,586 84	158,278 82	1,669,946 63
HAVRES, BRISE-LAMES, ETC.—*Fin.*				
Québec—Fin.				
Rivière Saguenay, La Grande Décharge	364 32			364 32
do do Petite Décharge	89 00			89 00
do Sainte-Anne de Beaupré	1,726 99			1,726 99
do Saint-Laurent	324 40			324 40
do do enlèvem. de chaînes et ancr.	7,051 45			7,051 45
do Saint-Louis	4,853 30			4,853 30
do Yamachiche	999 92			999 92
do Yamaska	34,230 27			34 230 27
Sault-aux-Cochons, jetée	4,029 61			4,029 61
Sainte-Agnès, jetée, Lac Mégantic		103 50		103 50
Sainte-Anne de Bellevue, quai	298 90			298 90
do de la Pocatière, jetée	3,399 97			3,399 97
do de Sorel, brise-glace	1,176 53			1,176 53
Saint-François, Ile d'Orléans, jetée	4,148 80			4,148 80
Saint-Jean do	8,183 46			8,183 46
Saint-Thomas (Montmagny), jetée	862 76			862 76
Saint-Zotique, jetée	1,290 31			1,290 31
Trois-Pistoles, jetée	1,741 19			1,741 19
Ontario.				
Bayfield, port de	4,007 00			4,007 00
Belle Rivière do	1,170 00			1,170 00
Belleville do	3,154 50			3,154 50
Cobourg do	22,825 98			22,825 98
Collingwood do	26,931 10			26 931 10
Goderich do	1,035 99			1,035 99
Havres et rivières en général	3,872 46			3,872 46
Kaministiquia, rivière	28,973 32			28,973 32
Kincardine, port de	3,069 38			3,069 38
Kingston do	7,694 96			7,694 96
Kingsville do	20,348 03			20,348 03
Lion's Head, brise-lames	1,775 35			1,775 35
Little Bear Creek (*Creek du Petit-Ours*)	2,494 00			2,494 00
Little Current (*Petit-Courant*)	10,042 14			10,042 14
L'Orignal, quai	909 69			909 69
Meaford port de	2,025 50			2,025 50
Morpeth do	13,866 03			13,866 03
Newcastle do	3,511 07			3,511 07
Owen-Sound do	9,596 50			9,596 50
Port-Albert do	1,064 30			1,064 30
do Arthur do	63,133 65			63,133 65
do Elgin do	7,308 49			7,308 49
do Hope do	5,089 57			5,089 57
do Stanley do	1,000 00			1,000 00
Ottawa, rivière, détroit en haut de Pembroke	2,386 56			2,386 56
do exploration entre Mattawan et le lac Témiscamingue	6,825 16			6,825 16
Sydenham, rivière	2,499 90			2,499 90
Rondeau, port de	2,359 18			2,359 18
Sault-Sainte-Marie, rivière Sainte-Marie	4,444 50			4,444 50
A reporter	1,651,266 46	198,690 34	158,278 82	2,008,235 62

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			1,651,266 46	198,690 34	158,278 72	2,008,235 62
HAVRES, BRISE-LAMES, Etc.—*Suite.*						
Ontario—Fin.						
Southampton, port de, Lac Huron			10,132 98			10,132 98
Thornbury do do			1,034 94			1,034 94
Toronto do do			114,439 45			114,439 45
Wilson, canal (enlèvement de rocher)			4,642 48			4,642 48
Manitoba.						
Assiniboine, rivière			15 00			15 00
Havres et rivières en général			988 60			988 60
Poule d'Eau, rivière			9,816 68			9,816 68
Territoires du Nord-Ouest.						
Saskatchewan, rivière			6,567 00			6,567 00
Colombie-Britannique.						
Cowichan, rivière			708 04			708 04
Esquimalt, bassin de radoub			45,582 18			45,582 18
Fraser, rivière			4,802 74			4,802 74
Nimpkish, rivière			999 63			999 63
Serpentine do			45 50			45 50
Victoria, port de			8 25			8 25
HAVRES ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL					5,607 18	5,607 18
Dragueurs			21,424 70	26,939 59		48,364 29
DRAGAGE.						
Nouvelle-Ecosse.						
Campbell's Pond	$ 602 30					
Christmas Island	2,322 00					
Descousse	2,634 31					
Hawkesbury, cale., etc	39 01					
Lunenburg	2,048 91					
Mabou Harbour	2,330 91					
Port-Hastings	146 35					
Port-Mulgrave	743 95					
Rivière John	2,190 38					
Whycocomagh	2,409 18					
		$15,467 30				
Ile du Prince-Edouard.						
Hurd's Point	5,126 82					
Summerside	2,072 56					
		7,199 38				
A reporter		$22,666 68	1,872,474 63	225,629 93	163,886 00	2,261,990 56

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		$22,666 68	1,872,474 63	225,629 93	163,886 00	2,261,990 56
DRAGAGE—*Suite.*						
Nouveau-Brunswick.						
Miramichi, rivière—Grande Dune	7,917 01					
Miramichi, rivière—B. extér.	1,331 67					
Rivière Saint-Jean—Gibson.	501 60					
do Jemseg (à l'emb.)	1,501 93					
do Batt. d'Oromocto	3,580 15					
do Pas. d'eau Ste-Marie	458 72					
St-Jean, port de—Quai d'Indiantown	155 64					
do Long Quai	1,488 01					
do M. Murray	300 77					
do I. de la M.	2,097 82					
		19,333 32				
Total, provinces maritimes		42,000 00				
Québec.						
Laprairie, port de	2,303 03					
Rimouski do	3,997 59					
Rivière à la Graisse (Rigaud)	1,594 56					
Rivière Batiscan	998 20					
do Richelieu	2,315 95					
do Saint-François	4,440 96					
do Saint-Laurent	1,208 45					
do Saint-Louis	40 75					
do Saint-Maurice	1,049 55					
Sainte-Anne de Bellevue	480 16					
En général	410 57					
		18,839 77				
Ontario.						
Goderich, port de	504 21					
L'Orignal do	338 59					
Meaford do	318 25					
Napanee, rivière	6,745 17					
Ottawa, rivière (à Ottawa)	1,007 25					
Shannonville, port de	3.499 12					
Toronto do	2,639 32					
Walkerville do	853 72					
En général	3,989 75					
		19,895 38				
Manitoba.						
Rivière Rouge		9,965 89				
A reporter		$90,701 04	1,872,474 63	225,629 93	163,886 00	2,261,990 56

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Designation des travaux.			Construction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report		$90,701 04	1,872,474 63	225,629 93	163,886 00	2,261,990 56
DRAGAGE—*Fin.*						
Colombie-Britannique.						
Fraser, rivière	5,750 26					
Victoria, port de	11,974 51					
		17,724 77				
SERVICE GÉNÉRAL		4,913 34	113,339 15			113,339 15
GLISSOIRES ET ESTACADES.						
Saguenay, travaux du district du			7,684 02	805 90	943 28	9,433 20
Saint-Maurice do do			896 47	6,103 62	17,092 03	24,092 12
do do estac. d. G.-Piles			10,646 48			10,646 48
Ottawa do					22,109 75	22,109 75
Ottawa, glissoires de la rivière		9,532 24	1,080 73			1,080 73
Gatineau do		653 31	155 00			155 00
Madawaska do		4,424 79	6,470 75			6,470 75
Noire do		140 97				
Coulonge do		1,321 22	8,947 69			8,947 69
Pétéwawa do		1,269 86	1,650 70			1,650 70
Rivière Morasse, glissoires de la				17,342 39		17,342 39
Newcastle, travaux du district de			994 15			994 15
PONTS ET CHEMINS.				4,468 68	2,244 08	6,712 76
Ile-aux-Noix, Chemin de fer de l'				337 37		337 37
L'Assomption, pont de				40 05		40 05
Saint-David de Lévis, pont de				10 00		10 00
Portage-du-Fort, pont du			4,765 24			4,765 24
Témiscouata, chemin de				1,061 15		1,061 15
Des Joachims, pont			13,894 52			13,894 52
Dundas et Waterloo, chemin de					35 46	35 46
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.						
Nouveau-Brunswick.						
Chatham à Escuminac			4,152 62			4,152 62
Québec.						
Côte nord, St-Laurent—Pentecôte à Mingan			16,493 44			16,493 44
do do Québec à la Grosse-Isle			10,129 67			10,129 67
Territoires du Nord-Ouest.						
Battleford à Edmonton (ligne principale)			10,275 20			10,275 20
Edmonton à Saskatchewan			753 97			753 97
Edmonton à Saint-Albert			1,313 86			1,313 86
Lignes télégraphiques en général					21,837 24	21,837 24
Colombie-Britannique						
Ile Vancouver et Territoire de Washington			4,027 19			4,027 19
Lignes télégraphiques en général					34,355 32	34,355 32
A reporter			2,090,145 48	255,799 09	262,503 16	2,608,447 73

ANNEXE N° 1.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	2,090,145 48	255,799 09	262,503 16	2,608,447 73
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—*Fin.*				
Lignes télégraphiques et câbles sous-marins, bas du fleuve Saint-Laurent et provinces maritimes	.....	.....	14,576 54	14,576 54
Service télégraphique en général	2,852 47	11,505 58	.....	14,358 05
DIVERS.				
Explorations	.....	.....	31,203 26	31,203 26
Sentences arbitrales	.....	.....	3,059 27	3,059 27
Monument à sir Geo. Et. Cartier, baronnet	8,294 19	.....	.....	8,294 19
Agent et dépenses contingentes, Col.-Britannique	.....	.....	2,685 31	2,685 31
Totaux	2,101,292 14	267,304 67	314,027 54	2,682,624 35
TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT.				
Fleuve Saint-Laurent, approfondissement entre Québec et Montréal	300,000 00	.....	.....	300,000 00
Amélioration du port de Québec	282,931 00	.....	.....	282,931 00
Lévis, bassin de radoub	110,000 00	.....	.....	110,000 00
Totaux	692,931 00	.....	.....	692,931 00
Grands totaux	2,794,223 14	267,304 67	314,027 54	3,375,555 35

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 13 octobre 1885.

ANNEXE No 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

THOMAS FULLER, ARCHITECTE EN CHEF.

ANNEXE No 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

N° de renv. 62,424.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 octobre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter un rapport général sur les constructions et réparations exécutées pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885, et se rattachant aux différents édifices publics placés sous le contrôle de ce ministère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS FULLER,
Architecte en chef.

M. A. GOBEIL, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis ont été terminés et approuvés, et le 17 septembre 1884 contrat fut passé pour la construction de cet édifice sur une partie de la propriété connue sous le nom de Lot du Palais de Justice,—emplacement donné par la municipalité.

Le corps principal de l'édifice a 61 pieds de front sur 40 de profondeur. Le sous-sol contiendra les fournaises, la chambre du combustible et le magasin; le rez-de-chaussée, le bureau de la poste et des bureaux pour l'avocat du chemin de fer Intercolonial; le premier étage, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la caisse d'épargnes; la mansarde, le logis du gardien, etc. En arrière, deux rallonges d'un étage, l'une pour l'entrepôt de vérification, le bureau des poids et mesures et les cabinets d'aisance, et l'autre pour les commis de la poste.

Les murs extérieurs seront en grès rouge, à assises irrégulières, avec parements dressés en grès rouge; les toitures, planchers et cloisons seront en bois; les toitures seront couvertes en ardoise et en tôle galvanisée.

Le principal caractère, dans le centre de la façade, sera une grande lucarne en pierre surmontée d'une tour en bois pour une horloge à quatre cadrans.

Plans, etc., préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. Thompson.

Entrepreneurs, MM. Rhodes et Currie.

BADDECK.

BUREAU DE LA POSTE, ETC.

Les plans et devis de cet édifice ont été terminés et approuvés, et le 20 juin 1885 contrat a été passé pour sa construction. L'édifice en cours de construction est situé à l'encoignure des rues Main et Campbell; il comprendra deux étages et sous-sol, et le corps principal mesurera 52 pieds 6 pouces sur 24 pieds 6 pouces. Les murs seront en maçonnerie de grès brut, avec parements dressés; les cloisons, planchers et la toiture seront en bois; cette dernière sera couverte en ardoise, excepté celle de la tourelle, qui sera couverte en tôte galvanisée.

Le sous-sol est destiné au bureau de vérification et à l'entrepôt, le rez-de-chaussée à la poste et à la douane, le premier étage au revenu de l'intérieur, et trois chambres au gardien.

Plans et devis préparés, et travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Neil W. Mackenzie.

Entrepreneur, M. R. H. Hill.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Mon rapport de l'année dernière contient une description de cet édifice, dont la construction avance et sera probablement terminée avant la fin du prochain exercice.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. Donald Grant.

Entrepreneur, M. James Strachan.

SYDNEY-NORD.

BUREAU DE LA POSTE, ETC.

Un emplacement, situé sur le côté nord de la rue Main et touchant à la propriété de la compagnie de télégraphe Western Union, (il a 75 pieds de front sur la rue Main et 100 pieds de profondeur) a été acheté de M. Robert Musgrove le 22 août 1884, et le département est à préparer des plans pour y construire un édifice dans lequel seront installés les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

TRURO.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice est décrit dans mon rapport de 1883-84.

Les travaux ont été poussés activement. On croit que l'édifice sera terminé et occupé cet automne.

Un appareil de chauffage à eau chaude est en cours d'installation.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. S. S. Crowe.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Townsend et McKay.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup.

WINDSOR.

Mon rapport de l'année dernière contient une description de cet édifice, dont la construction a été poussée activement, et qui sera probablement terminé et occupé cet automne.

Un appareil de chauffage à eau chaude est en cours d'installation.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. Robert Sutherland.

Entrepreneur de l'édifice, M. J. McIntosh.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup.

YARMOUTH.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis ont été préparés et approuvés, et le 21 mai 1885 contrat était passé pour la construction de cet édifice, à l'encoignure des rues John et Main. Le corps principal a 42 pieds 6 pouces de front et 36 pieds de profondeur. Le sous-sol contiendra des chambres pour la fournaise, le combustible et l'emmagasinage ; le rez-de-chaussée, le bureau de poste ; le premier étage, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la caisse d'épargnes ; la mansarde, le logis du gardien. Une aile d'un étage est destinée au bureau des poids et mesures et aux cabinets d'aisance.

Les murs extérieurs seront en brique, avec parements en pierre de taille ; les cloisons, planchers et toiture seront en bois ; cette dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Plans, etc., préparés par le département.

Commis des travaux, M. J. B. Kenney.

Entrepreneurs, MM. A. E. Milliken et Cie.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a terminé et approuvé les plans et devis de cet édifice, qui doit remplacer, au même endroit, celui que l'incendie a détruit dans la nuit du 20 février 1884. Le corps principal aura 92 x 60 pieds, avec une annexe de 56 x 25 pieds. Il sera en br que avec parements en pierre et comble à la Mansard ; les planchers et la toiture seront en bois, cette dernière couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Le dessin général est large, simple et de bon effet. La toiture sera brisée, sur la façade de l'est et de chaque côté, par un pignon central, avec lucarnes sur chaque côté.

Le sous-sol est destiné à l'appareil de chauffage, au combustible et au magasin ; le rez-de-chaussée, aux bureaux de la poste, de la caisse d'épargnes et des poids et mesures ; le premier étage, à ceux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la marine ; la mansarde, au gardien, aux préposés du débarquement et des arrivages, etc.

Des voûtes en brique destinées aux divers départements—celles de la caisse d'épargnes doublées en acier,—seront pratiquées sur les deux premiers étages.

Plans, etc., préparés par le département.

Architectes dirigeants, MM. Sterling et Harris.

Commis des travaux, M. Chas. Dalziel.

Entrepreneur, M. T. C. Connor.

MONTAGUE.

BUREAU DE LA POSTE.

Un emplacement mesurant 76 pieds 6 pouces sur 103 pieds et faisant partie du lot de grève 28, I. P. E., à l'Anse du Cap-Traverse, fut acheté de M. Montague Muttart, le 25 mai 1885.

On est à préparer les dessins et devis d'un édifice qui doit être construit sur cet emplacement.

SUMMERSIDE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice, décrit en détail dans mon rapport de 1883-84, est en cours de construction et sera probablement terminé et occupé au mois de novembre ou de décembre prochain.

On a préparé les devis, etc., et passé contrat, le 26 mars, pour un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. D. Stirling.

Commis des travaux, M. Richard M. Hunt.

Entrepreneur de l'édifice, M. Pierce Doyle.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, MM. McKinnon et McLean.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les plans et devis ont été terminés et approuvés.

Le 20 novembre 1884, contrat fut passé pour la construction de cet édifice, à l'encoignure des rues Water et Douglas. Il a 47 pieds de long sur 37 de profondeur. Le sous-sol est destiné à l'appareil de chauffage et à l'emmagasinage; le rez-de-chaussée, au bureau de la poste; le premier étage à la douane, au revenu de l'intérieur, à la caisse d'épargne et aux commissaires des pilotes; la mansarde, au logis du gardien. Une annexe d'un étage, 16 sur 60 pieds, sera affectée à l'entrepôt de vérification et au bureau des poids et mesures.

Les murs extérieurs du corps principal seront revêtus en grès pris dans le voisinage, avec parements en pierre de taille; l'annexe sera revêtue en brique rouge.

Les planchers, cloisons et toiture seront en bois; cette dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Le dessin est large, mais les détails en sont des plus simples. Les linteaux des portes et fenêtres seront semi-circulaires. Une grande lucarne en pierre ajoutera à l'effet de la façade principale, et une tour basse, sur le côté est, dans laquelle il y aura une horloge à quatre cadrans, rendra le contour agréable.

Le département a préparé les plans et devis et surveillé les travaux.

Commis des travaux, M. Henry White.

Entrepreneur, M. John Black.

CARLETON (SAINT-JEAN).

BUREAU DE LA POSTE.

Mon rapport de 1882-83 contient une description de cet édifice qui est terminé et meublé.

Plans, etc., préparés par le département.

Les travaux ont été commencés sous la direction de M. D. E. Dunham, architecte, et à la mort de ce dernier, ils ont été placés sous celle de M. H. H. Mott, architecte.

Commis des travaux, M. C. F. Tilley.

Entrepreneurs, MM. Causey, Bond et Milden.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER GÉNÉRAL DES PROVINCES MARITIMES.

Durant l'été de 1884, les murs de l'aile ont été portés jusqu'au troisième étage des cellules, et recouvertes. Au printemps de 1885, les travaux furent repris et poussés avec une activité qui fait espérer que l'édifice pourra recevoir sa toiture cet automne.

Au cours de l'exercice 1884-85, les travaux suivants ont été exécutés :

La machinerie de l'ancien pénitencier de Saint-Jean, N.-B., a été installée dans le bâtiment des ateliers, qui est maintenant en excellent ordre.

Une forge de 40 x 25 pieds ayant deux chaufferies et un atelier de machines ont été construits; ces deux bâtiments sont en bois, avec cheminées de brique. Le dernier contient une machine portative, deux grands tours, un rabot en fer, une machine à découper les boulons, une grue locomobile, etc., etc.

Deux séchoirs ont été construits pour la manufacture.

Un moulin à bardeaux, bâtiment en bois de deux étages annexé à la manufacture, a été construit et monté.

Un bâtiment en bois de 36 x 25 pieds, devant servir d'atelier pour les travaux publics, a été construit en dehors de la porte-cochère.

Des cabanes à boyaux, munies de dévidoirs, crochets, seaux, etc., ont été construites, une dans le préau, et une autre aux cottages des gardes. Une partie de la résidence du préfet a été convertie et montée en cabane à boyaux, et l'édifice de la prison a été munie de boyaux, seaux, etc.

A chacun des cottages des gardes, on a établi des porches en avant et en arrrière, ainsi que des ponts au-dessus du fossé.

La plomberie de la prison a été complètement changée et améliorée.

Des réparations considérables ont été faites au boisage, au plâtrage et au peinturage de l'édifice de l'administration, spécialement les divisions du sous-préfet et de la matrone, qui ont été tapissées en papier et peinturées.

Des réparations ont été faites à la toiture de la prison, à la menuiserie, au peinturage, à la plomberie, etc., de l'hôpital, de la buanderie, de la manufacture et des corps-de-garde; ainsi qu'à la machinerie, aux serrures des cellules, au mur d'enceinte, aux réservoirs, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. G. E. Fairweather.

Commis des travaux, M. J. E. Turnbull.

Contrôleur de la maçonnerie, M. H. J. McGrath.

Entrepreneur de l'aile aux cellules et de la maison des chaudières, M. D. A. Duffy.

MONCTON.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice, décrit en détail dans mon rapport de l'année dernière, est bien avancé, et on espère qu'il sera terminé et occupé cet automne.

On a préparé les plans et devis d'un appareil de chauffage à l'eau chaude, et le 11 avril 1885, contrat a été passé pour son installation, etc.

Plans, etc., préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. G. E. Fairweather.

Commis des travaux, M. E. Milliken.

Entrepreneur de l'édifice, M. G. J. O'Doherty.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Wisdom et Fish.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis de cet édifice, qui a façade sur les rues Water, Henry et King, ont été terminés et approuvés, et contrat pour sa construction a été passé le 6 août 1884.

L'édifice est en grès à assises irrégulières, avec écoinsons, plinthes, cordons en saillie, parements de fenêtres et de lucarnes en pierre de taille provenant, ainsi que le grès, de la même carrière qui se trouve à Newcastle.

Le corps principal a 51 pieds de front sur la rue Water et 47 pieds de front sur la rue Henry. Le sous-sol est destiné à la fournaise, au combustible et au réservoir; le rez-de-chaussée aux bureaux de la poste; le premier étage aux bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et la mansarde au gardien. Une rallonge d'un étage, allant de la rue Henry à la rue King, et mesurant 44 pieds de longueur sur

une largeur moyenne de 26, est destinée à l'entrepôt de vérification, au bureau des poids et mesures et aux cabinets d'aisance.

Les dessins et devis ont été préparés et les travaux sont surveillés par le département.

SAINT-JEAN.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Les travaux dont j'ai parlé dans mes rapports précédents ont été exécutés, et l'édifice est maintenant prêt à être occupé.

Les plans ont été préparés par M. D. E. Dunham, architecte, qui a surveillé les travaux jusqu'à sa mort, alors que M. H. H. Mott, architecte, lui a été donné comme successeur.

Commis des travaux, M. C. F. Tilley.

Entrepreneurs de l'édifice : D'abord, M. Wm Lawler. Ensuite, MM. Bond et Milden.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Campbell et Ellis.

SAINT-STEPHENS.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis de cet édifice ont été terminés et approuvés. L'emplacement sur lequel il doit s'élever se trouve sur la rue Water, où il a 90 pieds de front et s'étend en arrière jusqu'à la ligne de basse mer de la rivière Sainte Croix.

Contrat pour sa construction a été passé le 1er juin 1885.

L'édifice aura 61 pieds de front sur 32 de profondeur. Le corps principal aura : un sous-sol destiné à la fournaise, au combustible, à l'entrepôt et aux cabinets d'aisance ; un rez-de-chaussée pour le bureau de la poste ; un premier étage pour les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et des mansardes pour le logis du gardien. L'annexe aura un étage et sous-sol ; le bureau de la vérification se trouvera dans le premier, et l'entrepôt dans le second.

L'édifice sera en brique, avec plinthes, cordons en saillie et parements en pierre de taille ; la toiture et les planchers seront en bois ; la première sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Les plans et devis ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. D. F. Maxwell.

Entrepreneur, M. John Macpherson.

WOODSTOCK.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

L'édifice est virtuellement terminé, et on procède en ce moment aux travaux d'ameublement, de chauffage et d'installation.

Depuis mon dernier rapport, il a été décidé d'ajouter une tour pour une horloge, et elle a été placée au sommet du toit principal.

Les dessins et devis ont été préparés par le département.

Les travaux ont été commencés sous le contrôle de M. D. E. Dunham, à la mort duquel M. H. N. Black fut nommé architecte dirigeant.

Commis des travaux, M. J. F. Fletcher.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. J. Limerick.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Wisdom et Fish.

PROVINCE DE QUÉBEC.

MONTRÉAL.

SALLE D'EXERCICES.

Décrite dans mon dernier rapport, et presque terminée au mois de décembre dernier.

Plans, etc., préparés par le département.
Architecte surveillant, M. A. Raza.
Commis des travaux, M. A. Lapierre.
Entrepreneurs de la maçonnerie, MM. J. B. Saint-Louis et Frère.
Entrepreneur de la toiture en fer, M. W. Hendrie.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Les travaux mentionnés dans mon dernier rapport sont terminés.
Architecte dirigeant, M. James Nelson.
Commis des travaux, M. C. Dandelin.
Entrepreneurs des planchers, MM. Cousineau et Valiquette.
Entrepreneur de l'allonge, M. John Black.

QUÉBEC.

SALLE D'EXERCICES.

Mon rapport de l'année dernière contient une description de cet édifice.
Les travaux en voie d'exécution ont fait des progrès considérables.
Les plans ont été préparés et les travaux conduits par M. E. E. Taché, architecte.
Commis des travaux, M. W. J. Peters.
Entrepreneurs, MM. Costolow et Lortie.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Contrat a été passé le 12 mai 1885 pour la construction d'une machine, d'une chaudière et d'un élévateur qui seront terminés dans le cours de cet automne.

Les plans d'un appareil de chauffage se raccordant à la chaudière plus haut mentionnée sont en cours de préparation, et des soumissions seront demandées prochainement.

Plans, etc., préparés par le département.
Architecte dirigeant, M. F. X. Berlinguet.
Commis des travaux, M. Paul Gauthier.
Entrepreneur de l'édifice, M. Denis O'Brien.
Entrepreneurs de l'élévateur, MM. Carrier, Laine et Cie.

SHERBROOKE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice est maintenant terminé, meublé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude, et occupé.

Des soumissions vont être bientôt demandées pour nivellement, murs de soutènement et marches en pierre.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.
Architecte dirigeant, M. F. X. Berlinguet.
Commis des travaux de maçonnerie, M. R. Richards; de la menuiserie, etc., M. J. Low.
Premiers entrepreneurs de l'édifice, MM. Robillard et Murphy.
Second entrepreneur de l'édifice, M. G. G. Bryant.
Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

Le principal égoût et le réfectoire, dont il était question dans mes rapports précédents, ont été terminés.

La salle des gardiens, 60 x 60 pieds, a été commencée et portée jusqu'à une hauteur de 20 pieds.

Trois hangars en bois, 30 x 20 pieds, ont été construits dans la cour de la prison.

Une table et un lave-main ont été installés dans chacune des 264 cellules.

Des gouttières ont été posées au corps principal de la prison; le plancher de la maison de la machine a été carrelé; la pompe à vapeur et la machine ont été réparées; les galeries du sous-préfet et son hangar à bois ont été recouvertes en bardeaux, et une clôture neuve a été mise autour de son jardin; dans la briqueterie les séchoirs, etc., ont été réparés.

Plans, etc., préparés et travaux surveillés par M. John Bowes, architecte.

SOREL.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis ont été terminés et approuvés, et le 26 juillet 1884 contrat a été passé pour la construction de cet édifice à l'encoignure des rues Prince et George. Depuis lors, les travaux n'ont pas subi d'interruption, et il y a tout lieu de croire que l'édifice recevra sa toiture cet automne.

Il a 72 pieds de front sur les rues Prince et George; le corps principal a 36 pieds de profondeur. Le sous-sol contient des chambres pour la fournaise, le combustible et l'emmagasinage; le rez de chaussée est destiné au bureau de la poste, à l'entrepôt de vérification et au bureau des poids et mesures; le premier étage aux bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur; la mansarde, aux magasins et au logis du gardien. A chaque étage il y aura des voûtes de sûreté en brique, des lavoirs et des cabinets d'aisance.

Les murs extérieurs seront d'un bout à l'autre parés de pierre calcaire, à assises irrégulières, avec parements de calcaire dressé. Les fenêtres du rez-de-chaussée et la grande porte d'entrée auront des linteaux très larges.

La tour, sous laquelle se trouvera l'entrée principale, est à l'encoignure formée par les deux rues. De chaque côté sont les deux principaux escaliers, et la tour aura un cadran. Les planchers et la toiture seront en bois; la dernière sera couverte en ardoise et en tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. L. Z. Gauthier.

Commis des travaux, M. J. A. Chenevert.

Entrepreneur, M. Geo. Beaucage.

TROIS-RIVIERES.

BUREAU DE LA POSTE.

Cet édifice est terminé, meublé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude, et occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. O. Z. Hamel.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, Association *Hydro-Caloric*.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Les travaux de construction de cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, sont poussés avec activité, et on a lieu de croire qu'il pourra être occupé dans le cours de l'automne.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. Wm. Scott.

Commis des travaux, M. Twomey.

Entrepreneur, M. Patrick Navin.

BARRIE.

BUREAU DE LA POSTE.

La construction de cet édifice, décrit dans mon rapport de 1883-84, a été continuée sans interruption, et on espère qu'il sera terminé et occupé avant la clôture de l'exercice 1884-86.

Les plans, etc., d'un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude sont en cours de préparation.

Architectes, MM. Kennedy, Gaviller et Holland.

Commis des travaux, M. Edward Byrne.

Entrepreneur, M. Wm. Toms.

BROCKVILLE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Les travaux de construction avancent lentement, mais il y a lieu de croire qu'ils seront terminés cet automne. Des contrats sont passés pour l'installation et l'ameublement, ainsi que pour un appareil de chauffage à l'eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. Steacey.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Tompkins et Crane.

Entrepreneurs de l'installation, M. John S. Mix.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. J. et J. Blackmore.

CLIFTON.

BUREAU DE LA POSTE, ETC.

L'édifice est terminé. On est à la meubler et à y installer un appareil de chauffage à l'eau.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. J. B. Jones.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. J. E. Askwith.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

COBOURG.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Les travaux mentionnés dans mes deux derniers rapports sont à peu près terminés, et la partie de l'édifice affectée au bureau de la poste pourra être occupée prochainement.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. S. Retallock.

Entrepreneur, M. W. Battell.

CORNWALL.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

L'édifice est terminé. On l'a muni d'un appareil de chauffage à eau, et on est à mettre la dernière main à l'ameublement et à l'installation.

Les plans ont été préparés par ce département.

Architecte dirigeant, M. J. J. Browne.

Commis des travaux, M. Wm. Aitcheson.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Gordon et Ross.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

GALT.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les plans et devis de cet édifice ont été terminés, et le 15 novembre dernier contrat était passé pour sa construction.

Le corps principal a 51 pieds de front sur 39 de profondeur, et comprend le sous-sol, deux étages et la mansarde. L'entrepôt de vérification, d'un étage, se trouve à une extrémité, à l'autre le principal escalier et la tour.

Le sous-sol contiendra l'entrepôt, le bureau des poids et mesures, l'appareil de chauffage et le combustible; le rez-de-chaussée, le bureau de la poste et celui de la vérification; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur la mansarde, le logis du gardien. Au rez-de-chaussée et au premier étage il y aura des voûtes de sûreté pour les différents services. Les murs, à l'extérieur, sont en pierre à assises irrégulières prise dans les alentours, avec parements de pierre de taille provenant de Guelph; les planchers et la toiture seront en bois, cette dernière couverte en ardoise et en tôle galvanisée. A l'extrémité nord il y aura une tour carrée, à toit en forme de pyramide, contenant un cadran.

Les plans et devis ont été préparés par le département, qui surveille les travaux.

Commis des travaux, M. Geo. J. Jaffreys.

Entrepreneur, M. M. A. Pigott.

GANANOQUE.

DOUANE.

L'appareil à l'eau chaude, mentionné dans mon dernier rapport, a été installé.

Entrepreneurs, MM. Garth et Cie.

HAMILTON.

BUREAU DE LA POSTE, ETC.

Cet édifice a reçu sa toiture; la menuiserie de l'intérieur est en cours d'exécution, ainsi qu'un appareil à l'eau chaude, et on est à préparer les plans des installations intérieures.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Geo. Sharpe.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Van Allan, Brown et Love.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. J. et J. Blackmore.

KINGSTON.

BUREAU DE LA POSTE.

Des plans ont été préparés et on a passé contrat le 16 mars 1885, pour la construction d'un appareil à l'eau chaude qui est en cours d'installation.

Plans, etc., préparés par le département.

Architectes dirigeants, MM. Power et Fils.

Entrepreneurs, MM. J. et J. Blackmore.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été faits dans le cours de l'exercice 1884-85.

Les appareils de chauffage et du service de l'eau, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, ont été terminés.

Le quai de l'ouest, mentionné dans mon dernier rapport, a été terminé.

Un puits en pierre de 50 pieds sur 50 pieds et 13 pieds de profondeur, a été construit pour le gazomètre ; mur en pierres de taille, et fond en béton.

Une clôture en planches de 6 pieds de hauteur et de 2,186 pieds de longueur, a été construite pour entourer la ferme et la carrière.

Il a été ajouté une cuisine et une dépense à la maison du sous-préfet.

La loge de l'ouest, contenant deux logements de gardes, avait besoin de réparations et était humide. Le plancher de bas a été enlevé et remplacé par un neuf, une cave a été creusée, et l'intérieur des logements a été garni, peinturé et tendu de papier.

De nouveaux cabinets d'aisance ont été placés dans les logements du préfet, du sous-préfet et du comptable ; il en a aussi été placé deux, ainsi qu'un bain, dans la prison des femmes.

La cour de la directrice a été pavée de pierres de 6 pouces, et le fond de la cave induit en ciment de Portland.

Le logement du sous-préfet a été peinturé et tendu de papier.

Le mur de ceinture de la prison a été rejointoyé en ciment de Portland.

Les menus réparations ont été faites à l'édifice.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux dirigés par M. John Bowes, architecte.

LONDON.

AGRANDISSEMENT DE LA DOUANE.

Des plans et devis ont été préparés, et un contrat passé le 28 mars 1885 pour l'agrandissement de ce bâtiment de façon à donner plus de place pour les bureaux de la douane, de l'accise et des poids et mesures.

L'agrandissement se fait en démolissant l'aile qui contient l'entrepôt de vérification, et en prolongeant le corps principal de 55 pieds sur l'avenue de la Reine sur la largeur totale de l'édifice (50 pieds). Pour cela, il a fallu acheter de nouveaux morceaux de terrain au nord et à l'est de l'emplacement primitif, sur 15 pieds de largeur sur la rue Richmond et 20 pieds sur l'avenue de la Reine.

L'addition sera semblable dans ses détails, sa hauteur, le nombre des étages, etc., à l'édifice originaire. Dans le prolongement se trouveront, au rez-de-chaussée, un entrepôt de vérification, deux pièces pour les poids et mesures, et un prolongement de la grande salle du revenu de l'intérieur ; au premier, la grande salle de la douane, le bureau du percepteur de la douane, le bureau de l'inspecteur du gaz et un bureau pour le percepteur du revenu de l'intérieur ; au second, des chambres de décharge pour les départements de la douane et du revenu de l'intérieur, et le logement du gardien ; les mansardes ne seront pas finies.

Architectes, MM. Durand et Moore.

Entrepreneur, M. Patrick Navin.

OTTAWA.

NOUVEL ÉDIFICE DE LA RUE WELLINGTON—DÉPARTEMENTS.

La construction de cet édifice n'a pas été poussée aussi rapidement qu'on s'attendait. Le sous-sol et la plus grande partie du soubassement sont terminés et il y a assez de pierre de taillée pour conduire les travaux jusqu'au niveau du rez-de-chaussée.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux sont surveillés par ce département.

Commis des travaux, M. J. W. Imlay.

Entrepreneur, M. J. A. Charlebois.

12—3

MONUMENT À LA MÉMOIRE DE SIR GEORGE ÉTIENNE CARTIER, BARONNET.

Il a été élevé un piédestal simple de granit gris de Stanstead sur le terrain public à droite du parlement, et la statue en bronze dont il a été question dans mes précédents rapports y a été placée.

Plans préparés par ce département.

Entrepreneur, M. R. Forsyth.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

On a nettoyé, peinturé, réparé, etc., les différents bureaux de tout l'édifice.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été convenablement entretenus.

ÉDIFICE DE L'EST.—DÉPARTEMENTS.

Les réparations, l'intallation, le nettoyage, le peinturage, etc., nécessaires, ont été exécutés sous la surveillance du département.

ÉDIFICE DE L'OUEST.—DÉPARTEMENTS.

Les réparations, nettoyages, etc., essentiels, ont été exécutés sous la surveillance du département.

RIDEAU HALL.

Le nettoyage annuel ordinaire, le peinturage partiel, tapissage, badigeonnage, etc., les changements et réparations secondaires, ainsi que les réparations du mobilier, ont été faits, sous la surveillance du département, à l'hôtel du gouvernement et aux différents bâtiments qui en dépendent.

BUREAU DE POSTE.

Le plafond du bureau de poste ainsi que les murs et les plafonds des corridors et des escaliers ont été nettoyés et teints, et le bois des escaliers a été peinturé.

PORT-HOPE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Cet édifice est à peu près terminé ; les contrats pour les meubles, les garnitures et les appareils de chauffage sont passés, et l'édifice sera probablement prêt à être occupé cet automne.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par ce département.

Commis des travaux, M. Jos. G. King.

Entrepreneur de l'édifice, de l'ameublement, etc., M. Wm. Toms.

Entrepreneur de la pose de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup.

SAINT-THOMAS.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

L'édifice est terminé ; on est à faire les travaux d'installation, fournir l'ameublement, et à poser l'appareil de chauffage à l'eau chaude.

Plans, etc., préparés par ce département.

Architecte contrôleur, M. Edwin Ware.

Commis des travaux, M. Thos. Askell.

Entrepreneur de l'édifice et des garnitures, M. Henry Lindop.

Entrepreneurs de la pose de l'appareil de chauffage, MM. J. et J. Blackmore, de Saint-Thomas.

STRATFORD.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a décidé d'ajouter à l'édifice une tour pour recevoir une horloge, et il en a été construit une qui présente quatre cadrans, sur le toit au centre de la principale façade.

Plans, etc., préparés par ce département.
Architecte contrôleur, M. J. R. Kilburn.
Commis des travaux, M. Wm. Roberts.
Entrepreneur, M. M. A. Woods.

TORONTO.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

L'édifice a été décrit dans le rapport de l'an dernier. Les travaux ont été terminés, et l'édifice est occupé depuis janvier 1885.

Les plans ont été préparés et les travaux surveillés par M. D. B. Dick, architecte.
Commis des travaux, M. Wm. L. Beale.
Entrepreneurs, MM. Brown et Love.

PROVINCE DU MANITOBA.

MONTAGNE-DE-PIERRE.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés dans le cours du dernier exercice :
On a construit un séchoir pour le bois.
On a construit un abri pour la houille.
Ouvert, changé et agrandi les drains.
Construit un abattoir.
Construit deux maisons lambrissées en brique pour gardes.
Ajouté une serre à la maison du gardien.
Réparations générales et renouvellements, à la prison, aux dépendances, etc.
Commis local des travaux, M. D. Smith.

WINNIPEG.

BUREAU DE POSTE.

Les travaux de construction de cet édifice, dont le plan a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, ont été poursuivis sans interruption, et on s'attend que la couverture sera prête cet automne.

Plans, etc., préparés par ce département.
Commis local des travaux, M. D. Smith.
Entrepreneurs, MM. Gilley et Cie.

POUDRIÈRE.

Cet édifice, qui a été décrit dans mon dernier rapport, a été terminé et occupé l'été dernier.

Commis local des travaux, M. D. Smith.
Entrepreneurs, MM. Rourke et Cass.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Les travaux, dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, ont été poursuivis durant l'exercice, ainsi que les travaux suivants :

Décoration des murs de la Chambre d'Assemblée.

Pose des appareils à gaz dans la Chambre, avec réflecteurs, et becs arrangés de façon à être allumés par l'électricité.

Les chaussées, les trottoirs, les clôtures et le nivellement du terrain sont terminés.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis local des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs du nivellement, des clôtures, etc., MM. Rourke et Cass.

Entrepreneurs de la décoration des murs, MM. Grant et Cie.

Entrepreneur de la pose des appareils d'éclairage, *The American Plumbing Co.*

DEMEURE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Les travaux suivants ont été exécutés dans le cours de l'exercice 1884-85 :

Construction d'un bâtiment devant servir d'abri à bois, de buanderie et de glacière.

Construction d'une serre.

Couronnement en fer du toit.

Nivellement des chaussées et des terrains, et ensemencement de la pelouse, etc.

Construction des trottoirs.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis local des travaux, M. D. Smith.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le contrat d'entreprise de cet édifice a été signé le 30 août 1884. L'édifice est en voie de construction au coin des rues Broadway et Fort Osborne.

L'édifice est en bois et repose sur des fondations en pilots de cèdre. Il comprend une salle d'exercice de 175 pieds sur 85 pieds, avec salles d'armes pour l'infanterie et la cavalerie d'une longueur totale de 150 pieds sur une largeur de 15 pieds, et en arrière une salle d'armes pour l'artillerie et une remise à canons, d'une longueur respective de 44 pieds et de 51 pieds et larges de 19 pieds 3 pouces. Le bâtiment a 50 pieds de hauteur, du niveau de la rue au sommet du toit, et 25 pieds jusqu'aux larmiers; les salles d'armes ont 13 pieds du plancher au plafond.

A l'extérieur le bâtiment est simple; sur la façade se trouvent deux tours carrées, mesurant au plan 14 pieds sur 14, et d'une hauteur respective de 60 et de 50 pieds.

La couverture de la salle d'exercices est supportée par 11 fermes elliptiques en bois, chacune armée d'un tirant en fer de 1½ pouce.

Il y a trois entrées à la salle d'exercices, deux sur la façade et une au milieu du pan gauche; en arrière sont deux grandes entrées donnant sur la remise aux canons; les salles d'armes de l'infanterie et de la cavalerie ont chacune une entrée.

Architecte, M. Geo. Stewart.

Commis local des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs, MM. Murray et McDiarmid.

RÉPARATIONS ET MODIFICATIONS DES ÉDIFICES PUBLICS, MANITOBA.

Bureau de poste temporaire de Winnipeg.

Le toit a été entièrement couvert en bardeaux, des appareils à éclairage ont été posés, et une partie des garnitures du bureau de poste a été modifiée.

Douane de Winnipeg.

Drainage amélioré; couverture réparée et peinturée à neuf; appareil à gaz posé; aire de la cave couverte en béton; boiseries extérieures et intérieures peinturées à neuf.

Bureau des terres fédérales de Winnipeg.

Réarrangement des bureaux; pose de nouveaux rayons, meubles, garnitures et comptoirs, etc. Changements dans les appareils à gaz, le service de l'eau et le drainage. Peinture à l'intérieur.

Bâtiment des immigrants à Winnipeg.

Réparations générales mais de peu d'importance.

Bureau de l'immigration à Emerson.

Renchaussé le solage avec de la terre; renouvelé la plateforme; nouveaux châssis doubles; lambrissé à neuf en planches sur papier enduit de goudron; nouveau plancher posé sur gros papier; perron à la porte de derrière; réparation du plâtrage et du peinturage.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

HIGH-RIVER ET QU'APPELLE.

ÉCOLES INDUSTRIELLES.

Des plans et devis pour ces bâtiments ont été préparés à la demande du département des affaires des sauvages, et les contrats pour leur construction ont été passés le 9 juillet et le 24 juin 1884, respectivement.

Les deux écoles seront d'après les mêmes plans et devis. Chacune aura 61 pieds de largeur, sur 72 pieds de profondeur, à part une gallerie de 7 pieds de largeur sur la longueur entière de l'édifice. Il y aura deux étages; le rez-de-chaussée contiendra une classe de 2 pieds sur 40 pieds, un réfectoire de 25 pieds sur 35 pieds, une cuisine de 20 pieds sur 20, ainsi qu'une autre classe, deux chambres pour le principal, une pour la directrice et deux décharges; le premier contiendra un dortoir de 24 pieds sur 50, cinq chambres à coucher, un parloir, deux chambres de bains et une lingerie. L'édifice sera en bois, avec cheminées en briques, et cloisons crépies.

Plans et devis préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneurs pour l'école de High-River, MM. Williams et Murphy.

Entrepreneur pour l'école de Qu'Appelle, M. P. Zindord.

CALGARRY.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Le 28 novembre 1884, il a été passé un contrat pour la construction de ce bâtiment qui doit être en bois, à deux étages, avec une addition d'un étage en arrière pour les cuisines et les cabinets. Le bâtiment principal doit avoir 51 pieds 6 pouces sur 29 pieds 6 pouces, et l'addition, 18 pieds 9 pouces sur 15 pieds 6 pouces.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneur, M. P. Zindord.

MÉDECINE-HAT.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Le contrat d'entreprise pour ce bâtiment, qui est semblable à celui de Calgarry a été passé le 28 novembre 1884.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson,

Entrepreneur, M. P. Zindord.

RÉGINA.

PRISON FÉDÉRALE ET ASILE D'ALIÉNÉS.

Des plans et devis ont été préparés pour le département de la justice, et un contrat d'entreprise a été signé le 2 juin 1885 pour l'érection de cet édifice sur la réserve du gouvernement.

L'édifice aura 113 pieds dans son extrême longueur, et consistera d'abord en un corps de 40 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur pour l'administration, composée d'un soubassement, d'un rez-de-chaussée et d'un étage, et contenant au rez-de-chaussée une salle de réception et une salle à manger, un bureau, une chambre à coucher et une cuisine, et au premier le bureau du chirurgien, la chambre de la directrice, les infirmeries et les salles à manger des aliénés et des prisonniers; en arrière de ce corps et y aboutissant sera l'aile des cellules, qui aura 66 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, un rez-de-chaussée et un étage, le rez-de-chaussée contenant vingt cellules de 4 pieds sur 8, en deux rangées adossées l'une à l'autre et entourées par un corridor, et le premier étage contenant huit cellules semblables, à part une salle pour les aliénés et une autre pour les aliénées, ainsi que deux pour les prisonnières ; à l'extrémité de l'aile des cellules sont les cabinets d'aisance.

L'aile des cellules sera l'une des trois ailes pareilles, les deux autres devront être placées des deux côtés du corps de bâtiment réservé à l'administration.

Les murs seront en briques, sur fondations de pierre ; le plafond des cellules sera cintré et en briques ; les planchers dans la partie réservée à l'administration seront en bois, et les toits de tout l'édifice seront en bardeaux.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneurs, MM. Gelley et Soucisse.

BUREAU DE POSTE.

Le contrat d'entreprise a été passé le 2 juin 1885, et les travaux sont poursuivis sur la réserve du gouvernement fédéral.

L'édifice aura 33 pieds de côtés, et se composera d'un soubassement non fini, et d'un rez-de-chaussée et d'un étage en brique. Le rez-de-chaussée comprendra le bureau de poste et le premier étage cinq bureaux.

Les murs de fondation seront en pierre et les murs supérieurs en briques ; les planchers et la toiture en bois.

Plans, etc., préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneurs, MM. Gelley et Soucisse.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NEW-WESTMINSTER.

PÉNITENCIER.

Trente-deux cellules ont été ajoutées à la prison.

Le toit de l'appartement du préfet a été couvert de feutre et de gravier, et deux nouvelles cheminées ont été construites.

Différentes réparations nécessaires ont été faites, et il a été posé des conduits d'eau temporaires.

Les plans, etc., ont été préparés sous la direction de l'honorable Jos. W. Trutch, et les travaux faits sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Hay.

Entrepreneur, M. Chas. Hayward.

ALBERT-HEAD.

STATION DE QUARANTAINE.

Il a été construit un hôpital consistant en deux salles d'un étage, chacune de 43 pieds de côtés, et en un corps de bâtiment central comprenant un rez-de-chaussée et un étage, de 40 pieds sur 38 pieds, contenant chacun quatre chambres et un corridor.

Avant que l'édifice puisse être occupé, il faudra des dépendances, des réservoirs pour l'eau, des clôtures, etc.

Plans préparés par ce département.

Travaux sous la direction de l'honorable Jos. W. Trutch.

Entrepreneur, M. Chas Hayward.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Un grand nombre d'édifices publics fédéraux ont subi des réparations ordinaires et essentielles entraînant une somme considérable de travail et de surveillance; toutefois aucune n'est assez importante pour mériter une description spéciale.

ANNEXE No 3

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

EDIFICES PUBLICS DU CANADA

INDIQUANT

LA DATE DE LA NOMINATION, LE SALAIRE, ETC.

ANNEXE No 3.

N° de renvoi, 62,515.

ETAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, employés dans les édifices publics, le 30 juin 1885, ainsi que la date de la nomination, leurs salaires, etc.

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée de service.	Montant total payé pendant l'année.
					$ cts.		$ cts.
Halifax.....N.-E.	Edifice public.....	John Powell.....	Mécanicien.....	1er octobre 1871...	62 50	1 année.....	750 00
	do	Richard Power	Chauffeur.....	1er do 1871...	50 00	6 mois.....	300 00
	do	M. Sullivan.....	Gardien de nuit.....	31 do 1883...	9 p. s.	1 année	468 00
	do	G. Tobin	do	31 do 1883...	9 p. s.	1 do	468 00
	Pénitencier	M. Kennedy	Gardien.....	31 do 1880...	37 50	1 do	450 00
Charlottetown ....I.P.-E.	Edifice public.....	D McLeod	Mécanicien.....	12 septembre 1872...	33 33	1 do	400 00
	do	Ed. Harding.....	Chauffeur.....	6 octobre 1881..	28 00	6 mois.....	168 00
	do	E. Fieming	do	7 do 1882...	28 00	1 année	336 00
	do	James Grant	Gardien.....	18 août 1881...	37 50	1 do	450 00
	do	George Walker	do	.....	37 50	1 do	450 00
Saint-Jean.. .....N.-B...	Douane	G. H Jones	Mécanicien.....	17 février 1880...	60 00	1 do	720 00
	do	G. B. Spiller.....	Chauffeur.....	1er décembre 188 ...	45 00	6 mois.....	270 00
	do	T. W. Shawe	Gardien	8 décembre 1881...	41 67	1 année	500 00
	Bureau de poste.....	Henry Howe.....	Mécanicien	4 novembre 1881...	55 00	1 do	660 00
	do	Ed. Haney.....	do	27 do 1882...	40 00	1 do	480 00
	Pénitencier	Geo. Campbell	Gardien.....	29 octobre 1880...	37 50	1 do	450 00
	Caisse d'épargne.....	P. Dawson	Mécanicien	28 janvier 1879...	45 00	6 mois.....	270 00
Dorchester.....N.-B ..	Pénitencier.....	Jas. Piercey	do	21 novembre 1882...	50 00	6 do	300 00
Frédéricton .. .. N.-B...	Bureau de poste.....	Jas Perkins	Gardien	31 mai 1881...	33 33	1 année	400 00
Sussex ....N.-B...	do	John Asbill	do	19 octobre 1883...	33 33	1 do	400 00
Québec ....Qué...	do	P. Denechaud	Mécanicien	27 juin 1874...	45 00	6 mois.....	270 00
Saint-Jean..... .....Qué...	Douane.....	C. Juneau	do	1er juillet 1876.....	45 00	6 do	270 00
	Bureau de poste.....	Wm. Camper	Gardien	— décembre 1881...	12 50	1 année	150 00
	do	Jos. Forand	do	29 septembre 1882...	16 67	1 do	200 00
Montréal ....Qué...	Entrepôt de vérification.	M. Boyer	Chauffeur.....	4 mars 1882...	45 00	1 do	540 00
	Bureau de poste.....	John Watson	Mécanicien	18 octobre 1876...	60 00	1 do	720 00
	Revenu de l'intérieur.....	F. Greene	do	1er janvier 1885...	60 00	1 do	7.0 00
	Douane	Thos. Ryan.....	do	4 mars 1882...	80 00	1 do	960 00
	do	W. Wallace.....	Chauffeur.....	1er octobre 1882...	45 00	8 mois.....	360 00

	do	J. A. Marchand	do	2 décembre 1882...	45 00	1 année		360 00
Trois-Rivières ..... Qué...	do	R. Lajoie	Gardien	1er mars 1883...	53 33	do		700 00
	Bureau de poste	Jos. Carbonneau	do	27 juillet 1883...	30 42	do		365 00
Sherbrooke ..... Qué...	Edifice public	T. Rawson	do	12 décembre 1884...	33 33	do		400 00
Toronto ..... Ont....	Douane	John A. Wills	Mécanicien	1er novembre 1876...	90 00	do		1,080 00
	do	Jas. Humphreys	Chauffeur	16 do 1881...	45 00	6 mois		270 00
	Entrepôt de vérification	Jas. Cosgrave	do	28 décembre 1874...	60 00	1 année		720 00
	Bureau de poste	Mat. Stewart	do	11 mars 1878...	55 00	6 mois		330 00
	Edifice du revenu de l'int.	Jas. Claxton	do	25 octobre 1882...	45 00	do		270 00
Hamilton ..... Ont...	Edifice public	John Drysdale	Mécanicien	9 mars 1880...	90 00	1 année		1,080 00
Kingston ..... Ont....	Collège militaire	W. Johnston	Chauffeur	31 mai 1881...	65 00	do		780 00
	do	M. Madden	do	12 octobre 1878...	45 00	6 mois		270 00
London ..... Ont....	Douane	Thos. Bayley	Mécanicien	27 novembre 1873...	50 00	1 année		600 00
	Bureau de poste et douane	John Price	Chauffeur	14 janvier 1884...	45 00	do		540 00
	do do	William Greer	Gardien	1er février 1885...	33 34	do		400 00
Brantford ..... Ont....	Bureau de poste	John Squires	Mécanicien	27 octobre 1880...	50 00	do		600 00
Windsor ..... Ont....	do	John Hannan	do	7 do 1880...	50 00	do		600 00
	do	Wm. Curtis	Gardien	9 novembre 1880...	33 33	do		400 00
Chatham ..... Ont....	do	Henry Dunn	Mécanicien	23 septembre 1884...	50 00	7 mois		350 00
	do	W. W. Mitchell	Gardien	7 janvier 1885...	33 34	do		400 00
Belleville ..... Ont....	Edifice public	J. P. Reeves	do	17 octobre 1883...	50 00	do		600 00
Sainte-Catherine .. Ont....	do	W. Bryson	do	3 août 1883...	33 33	do		400 00
Guelph ..... Ont....	do	A. H. Goodeve	do	11 do 1884...	33 34	do		400 00
Régina ..... T.N.O.	Chambres du conseil	J. C. Perritt	do	10 octobre 1884...	30 00	do		360 00
Nanaïmo ..... C.B...	Edifice public	John Thompson	do	24 septembre 1884...	50 00	do		600 00
New-Westminster . C.B...	do	John McMurphy	do	.....	50 00	do		600 00

R. STECKEL,
Commis en chef.

ANNEXE No 4.

RAPPORT

SUR LES

SERVICES DU CHAUFFAGE, DU GAZ, DE L'EAU, DES SONNERIES, ETC.

DANS LES

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

JOHN R. ARNOLDI, INGENIEUR-MECANICIEN.

ANNEXE No 4

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN.

(N° de renvoi, 62,431.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN,
OTTAWA, 15 octobre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur les édifices publics d'Ottawa, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

La lumière électrique incandescente a été soumise à une nouvelle épreuve pendant la vacance; et ayant été introduite dans la Chambre des Communes pendant la session, elle a été trouvée satisfaisante.

Il n'y a rien eu à faire aux appareils de chauffage et de ventilation de ces édifices.

Les machines, les chaudières, les appareils de chauffage, et les services du gaz, de l'eau et des sonneries sont en bon état.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.—DÉPARTEMENTS.

Dans l'édifice de l'est, il a été trouvé nécessaire de renouveler une partie des appareils de chauffage, les tuyaux ayant déjà 21 ans de service. Les tuyaux de la voûte ont aussi été renouvelés selon un système plus moderne, pour raison d'économie dans l'entretien et le fonctionnement.

A part ces simples améliorations, on n'a fait dans les deux édifices que les travaux ordinaires d'entretien aux services du gaz, de l'eau et des sonneries.

COUR SUPRÊME.

Cet édifice n'a eu besoin que des travaux ordinaires d'entretien.

RIDEAU HALL.

A part l'entretien ordinaire, les services du chauffage, du gaz et de l'eau n'ont exigé aucuns travaux pendant l'exercice.

BUREAU DE LA POSTE ET DE LA DOUANE, OTTAWA.

Pour raisons hygiéniques il a fallu faire subir aux chausses, ventouses, etc., quelques modifications; mais en dehors de cela il n'y a eu besoin que des travaux ordinaires d'entretien pour les services du chauffage, de l'éclairage et de l'eau.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

En dehors des travaux ordinaires d'entretien et des réparations à l'appareil, il n'a été exécuté aucun autre ouvrage dans cet édifice pendant l'exercice.

TERRAINS DU PARLEMENT—LA SERRE.

L'appareil de chauffage de la serre n'a eu besoin d'aucune réparation. Il n'y a eu qu'à remplacer l'entourage intérieur de la fournaise.

ÉDIFICE DU DÉPARTEMENT DES SAUVAGES (LOUÉ).

A part de l'entretien et des réparations ordinaires des appareils des services de l'eau, de l'éclairage et des sonneries, il n'y a eu besoin de rien.

DÉPARTEMENT DES POSTES (DIVISION DES CAISSES D'ÉPARGNES).

Il a été loué des bureaux pour cette division du service au-dessus de la banque d'Ottawa, et il a été posé dans l'édifice les appareils d'éclairage, les cabinets d'aisance, les lavoirs, et les sonnneries électriques nécessaires à ces bureaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JNO. R. ARNOLDI,

Ingénieur-mécanicien.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

ANNEXE No 5.

RAPPORT

SUR LES

PORTS ET RIVIÈRES, LES DRAGUEURS, LE DRAGAGE

ET LES

LEVÉES HYDROGRAPHIQUES DU CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF.

ANNEXE No 5.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

(N° de renvoi, 62,548.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 21 octobre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les travaux et levées hydrographiques exécutés dans les ports pendant la dernière saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

ILE DU PRINCE EDOUARD.

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey, comté de Queen, est sur le côté est de la rivière de l'Est ou Hillsboro', à environ 10 milles de Charlottetown.

La chaussée, le plancher, les longrines, le revêtement en planches et le couronnement ont été réparés; des poteaux de défense posés, et l'extrémité du large de la jetée replanchéiée.

POINTE ROUGE.

Cette jetée se trouve dans le comté de Queen, et est située sur le côté est de la rivière Hillsboro', à environ six milles au nord-est de la cité de Charlottetown.

Cette jetée, qui était dans un état si délabré qu'elle ne pouvait plus servir, a été réparée et mise en état de service.

POWNAL.

La jetée de Pownal se trouve sur le lot 49, comté de Queen, à la tête de la baie Pownal.

On y a fait toutes les réparations qu'on a jugées nécessaires.

POINTE CHINA.

Cette jetée est située sur le lot 50, dans le comté de Queen, et sur le côté nord de la baie Orwell.

On y a fait toutes les réparations qu'on a trouvées nécessaires.

JETÉE DE LA RIVIÈRE VERNON,

Cette jetée est sur le lot 50, comté de Queen, à deux milles en amont de l'embouchure de la rivière, dans la baie Orwell.

Cette jetée a été nivelée et les réparations nécessaires faites.

LA JETEE DE PORT-SELKIRK,

Est sur le lot 57, comté de Queen, et sur le côté sud de la rivière Orwell, près de son embouchure dans la baie de ce nom.

On a fait les réparations nécessaires pour rendre cette jetée utile au trafic.

BELFAST.

Cette jetée est située sur le lot 57, comté de Queen, sur le côté sud de la baie Orwell.

Cette jetée a été réparée de manière à pouvoir y faire l'expédition des produits de l'automne.

ILES DES BOIS (*Wood Islands*).

Sur la côte sud, à environ 35 milles au sud-est de Charlottetown.

Les travaux dont il est parlé dans les rapports du dernier exercice ont été terminés, peu de temps après le commencement de l'exercice.

JETÉE DE LA RIVIÈRE DU SUD.

Lot 64, comté de King, à la tête de la navigation, sur la rivière du Sud, port Murray.

On a fait les petites réparations nécessaires.

JETÉE DE LA RIVIÈRE DU VISON (*Mink River*).

Sur le lot 63, comté de King, près de la jonction de la rivière du Vison et du port Murray.

Cette jetée, qui était en très mauvais état, a été réparée et rendue serviable pour le trafic de la localité.

LA JETÉE DE LA RIVIÈRE SAINTE-MARIE,

Est sur le lot 61, comté de King, et sur le côté sud de la Baie Sainte-Marie.

Cette jetée, qui avait grand besoin de réparations, a été mise en bon état, et convenable pour les chargements d'automne.

JETÉE DE LAMBERT.

Cette jetée se trouve au village Montague, lot 59, sur la rivière Montague, à 6 milles en amont de son embouchure dans la baie Cardigan.

Dans le cours du dernier exercice, tout le prolongement (ainsi nommé) a été entièrement reconstruit avec des matériaux neufs, et des réparations si considérables ont été faites aux autres parties de cette jetée, qui était devenue inutile, qu'elle peut maintenant servir au trafic.

JETÉE DE LA REINE, GEORGETOWN,

Est bâtie sur le côté nord de la rivière Montague, près de son embouchure dans la baie Cardigan, comté de King. Cette jetée a subi des réparations considérables. Elle a une longueur totale de 642 pieds, et est formée de piliers et de travées alternants.

CARDIGAN-NORD.

Lot 54, comté de King, sur le côté nord de la rivière Cardigan, près de son embouchure dans la baie Cardigan.

Depuis le 1er juillet 1884, les poteaux de défense aux extrémités et sur les côtés du pilier extérieur de la jetée de cette localité, ont été enlevés, et les faces protégées par des palplanches ; le revêtement a été réparé par place, et la chaussée nivelée aux endroits inégaux.

JETÉE DE LA POINTE LEWIS.

Lot 53, comté de King, sur la rive nord de la rivière Cardigan, et à sept milles de la jetée de Cardigan Nord.

La jetée de cette localité a été consolidée et réparée, et rendue propre au trafic.

ANNANDALE.

Lot 56, comté de King, sur le côté nord de la Grande-Rivière, près de son embouchure dans la baie Boughton, à une distance de 15 milles de Souris par le chemin.

La jetée de cet endroit étant vieille, on lui a fait subir les réparations nécessaires pour la mettre en état de service pour la saison.

RUSTICO-SUD.

La jetée de Rustico-Sud est dans le comté de Queen, à l'embouchure de la rivière Wheatly, et à 13 milles au nord de Charlottetown.

La jetée a été réparée de manière à servir aux chargements d'automne.

MALPÈQUE.

Le havre de Malpèque est à l'entrée de l'est de la baie de Richmond, à environ 90 milles à l'ouest de la pointe de l'Est, et à 40 milles du cap Nord.

Les travaux dont il est parlé dans le rapport du dernier exercice ont été menés à bonne fin en juillet 1884.

TIGNISH.

A l'embouchure de la grande rivière Tignish, dans le comté de Prince, à environ 8 milles à l'est de la pointe Nord.

En novembre dernier il fut signé un contrat pour le prolongement du mur de soutènement actuel, sur une distance de 1,875 pieds, pour atteindre les terres hautes, et pour empêcher la mer de couper la plage ; et aussi pour 440 pieds de talus en fascines et en pierre sur la face nord du brise-lames nord, et pour élever et remplir environ 100 pieds du talus actuel en fascines et en pierres.

A la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie d'exécution.

JETÉE DE LA RIVE HIGGIN.

Cette jetée est dans la baie Egmont, comté de Prince, et est située à environ 10 milles au nord du cap Egmont.

Le remplissage, qui forme la chaussée de cette jetée, s'était tellement tassé qu'il était devenu impropre au trafic, et a dû être réparé.

JETÉE DE MCGEE.

La jetée de McGee, comté de Prince, est située sur la baie Egmont, à 5 milles au nord du cap Egmont.

La chaussée, qui s'était tassée par places, a été réparée et se trouve maintenant en bon état.

SUMMERSIDE.

Summerside est le principal port de mer de l'extrémité de l'Ile du Prince-Edouard, et est le point objectif des bateaux à vapeur qui font le service entre cet endroit et Shédiac, N. B., où ils font la correspondance avec le chemin de fer Intercolonial.

Dans le cours de l'été 1884, le dragueur *George McKenzie* a été occupé à approfondir l'eau au quai de la Reine, les travaux qu'il a faits consistant en une approche de 552 pieds de long, 204 pieds de large et 18 pieds de profondeur à l'eau basse, à partir de l'eau profonde dans le port, jusqu'à l'extrémité du quai. On a fait sur le côté est une tranchée de 544 pieds de long et 85 pieds de large, et sur le côté ouest une tranchée de 231 pieds de long et 81 pieds de large, ayant toutes deux 12 pieds de profondeur à l'eau basse.

POINTE HURD.

La jetée de la pointe Hurd, comté de Prince, est située sur le côté sud du bras sud du havre de Summerside, et à environ 3 milles au nord de la ville de Summerside.

On a fait quelques réparations temporaires pour rendre cette jetée convenable pour les chargements d'automne.

En mai dernier un contrat fut signé pour la reconstruction de la partie extérieure ou endommagée de la jetée, et la construction de deux piliers de 50 pieds de long sur 20 pieds de large, située de chaque côté de l'extrémité du large, formant ainsi une tête de jetée, et à la fin de l'exercice les travaux compris dans le contrat étaient à peu près à demi terminés.

On a commencé le creusement d'un chenal d'eau profonde jusqu'à ce quai, qui aura lorsqu'il sera terminé, 2,700 pieds de long, 255 pieds de large, avec une proprodeur de 12 pieds à l'eau basse.

VICTORIA, OU CRAPAUD.

Victoria est un établissement prospère du comté de Queen, et est situé à la tête de la navigation dans le bassin de Crapaud, à peu près à mi-distance entre les villes de Charlottetown et Summerside.

Cette jetée, construite par le gouvernement local il y a plusieurs années, vient d'être parfaitement réparée.

NOUVELLE-ECOSSE.

BAIE DES VACHES.

Sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles de Sydney.

Dans le cours du dernier exercice les travaux suivants ont été faits au brise-lames de cet endroit: 1,078 pilotis enfoncés et assujétis; 40,000 pieds cubes de caisson plein construits; 2,051 verges cubes de lest pour remplir; 32,000 pieds M. P. de plancher posés; 98 pieds linéaires du parement lambrissés; 5 nouveaux poteaux d'amarrage installés, et 6 autres entourés de bois dur.

ANSE DU FOIN (*Hay Cove.*)

L'Anse au Foin, comté de Richmond, est un enfoncement du Grand Bras d'Or, et est à 10 milles du canal Saint-Pierre.

En 1881, les habitants de la localité construisirent un petit quai, de 41 pieds de long sur 12 pieds de large, sur le côté est de l'anse.

Dans le cours de l'exercice 1884-85, le département éleva et fortifia ce quai, et construisit une allonge de 27 pieds sur 27½ pieds de large, immédiatement à côté de l'ancienne construction.

BOULARDERIE.

Boularderie, Cap-Breton, est sur le côté nord de l'île Boularderie, Grand Bras d'Or, à 12 milles au sud-est de Baddeck.

On a construit à cet endroit un quai public de 134 pieds de long, 20 pieds de large, avec une tête de 50×20 pieds. Il a une profondeur moyenne de 93 pieds à son extrémité du large, et lorsqu'on aura terminé le nivellement des abords, il sera d'une grande utilité pour les résidants du côté nord de l'île.

WHYCOCOMAGH.

Whycocomagh, comté d'Inverness, C.B., est situé sur la baie Whycocomagh, qui est une branche du Grand Bras d'Or, à l'ouest de Baddeck, la principale ville sur le lac.

A cet endroit on a fait une tranchée de 120 pieds de long, 50 pieds de large et de 8 pieds de profondeur à l'eau basse, dans l'étang de Campbell, pour permettre aux bateaux de pêche et autres petites embarcations d'entrer; et on a ouvert un chenal de 50 pieds de long et 65 pieds de large jusqu'au quai public, et on a obtenu une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

ÉTANG DE BÉNACADIE.

L'Etang de Bénacadie, comté du Cap-Breton, est un renfoncement du lac du Grand Bras d'Or, dont l'entrée était fermée par une barre de sable et de gravier.

Dans le cours de l'été 1885, le dragueur *Cape Breton* a terminé un chenal de 650 pieds de long, 60 pieds de large, et 12 pieds de profondeur à l'eau basse, à travers cette barre, les côtés du chenal ainsi creusé ont été protégés par des pilotis et des fascines qui ont été installés avant de commencer le dragage.

ILE NOEL.

L'île Noël, comté du Cap-Breton, est située près du bord sud-est du lac du Petit Bras d'Or, à environ ¾ de mille du détroit de Barra. Le havre est formé par deux îles et les barres de sable qui les réunissent, et est ouvert du côté ouest, mais l'entrée en est fermée par une batture.

Dans le cours de l'été 1884 une tranchée de 770 pieds de long, 80 pieds de large à l'extrémité extérieure, et 90 pieds de large à l'extrémité intérieure, avec une profondeur de 12 pieds, a été coupée à travers de cette batture, et les navires en ont maintenant l'accès libre.

PETIT DE GRAT.

Est dans l'île Madame, comté de Richmond.

Les travaux de protection construits ici en 1880, ont été réparés durant l'exercice.

HAVRE D'ESCOUSSE.

Le Havre d'Escousse, sur le côté nord de l'île Madame, comté de Richmond, est situé en dedans de l'Ile Bernard, à l'extrémité est du passage Lennox. Il a environ un demi-mille de long sur un quart de mille de large, et a une profondeur de deux et demie à trois brasses d'eau, sur la plus grande partie de sa superficie.

L'entrée principale est du côté est, à travers un chenal étroit et modérément croche. En 1872-73, ce chenal a été amélioré par dragage, et l'an dernier le dragueur *George McKenzie* a été envoyé à cet endroit pour couper la pointe de la batture, redressant ainsi l'entrée et rendant le passage plus facile. Il a aussi été fait des travaux en dehors du quai public.

PORT-MULGRAVE.

Port-Mulgrave, comté de Guysboro est sur le côté ouest du détroit de Canso, et est maintenant le terminus du chemin de fer des Comtés de l'Est, et le point de départ des steamers qui desservent les ports du Cap-Breton.

Pour faciliter le service des steamers, on a fait un dragage considérable jusqu'au quai du chemin de fer et autour de ce quai.

PORT-HOOD.

Port-Hood est le chef-lieu du comté d'Inverness, et est situé sur la côte ouest du Cape-Breton, à 20 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso. Les ouvrages en blocaille qui protègent ce quai, qui avaient été dérangé à quelques endroits, ont été réparés.

MABOU.

Mabou est dans le comté d'Inverness et à 6 milles au nord de Port-Hood, dans le golfe Saint-Laurent.

Dans le cours du dernier exercice, les réparations suivantes ont été faites aux travaux du havre de cette localité: 197 pieds de la jetée s'étendant le long du côté sud du chenal ont été révêtus de pilots jointifs, ainsi que l'extrémité extérieure de la jetée, et un talus de pierre formé tout autour. Le revêtement a été réparé où c'était nécessaire, et l'ancien mur de soutènement de la pointe Rankin a été rempli de lest et réparé.

Entre le 27 mai et le 30 juin 1885, le dragueur *Canada* a été occupé à ouvrir l'entrée du chenal dans le havre.

L'ETANG AUX HUITRES.

Dans le comté de Guysboro'.

Les travaux dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier ont été terminés.

TRACADIE.

La Grande Tracadie, dans le comté d'Antigonish, est un havre sur la rive sud de la baie Saint-George.

Dans le cours du dernier exercice, les travaux qu'on a faits dans le havre ont consisté à enfoncer des palplanches sur le bord du brise-lames sur le chenal, à le remplir de lest, à reconstruire 170 pieds du brise-lames, et autrement augmenter la solidité des constructions actuelles.

RIVIÈRE JOHN.

La rivière John, comté de Pictou, se jette dans la baie John, à 4 milles au sud-est du cap John. Il s'est fait depuis 1878 une quantité considérable de dragage dans cette rivière, sur laquelle les petites embarcations peuvent naviguer à l'eau basse.

Dans le cours de l'exercice, on a continué le creusement du chenal jusqu'au pont public, qui arrête effectivement toute nouvelle amélioration.

CINQ-ILES.

Les Cinq-Iles, comté de Colchester, sont situées à environ 14 milles à l'est de Parrsboro'.

Dans le cours de l'année, le département a construit un quai de 75 pieds de long et 40 pieds de large à un endroit appelé Harrow Beach.

Vu la grande différence entre la marée haute et la marée basse dans cette partie de la baie de Fundy, cette construction est à sec à l'eau basse, et l'on ne peut en approcher qu'à marée haute ou près de marée haute. Il y a alors une profondeur de 20 pieds d'eau à l'extrémité du large, et les navires y chargent bien facilement.

PARRSBORO'.

Parrsboro', comté de Cumberland, est situé sur le côté nord du Bassin de Minas, près de l'embouchure de la rivière à la Perdrix.

Pendant la dernière partie de l'hiver de 1883-84, la jetée à cet endroit a de nouveau été endommagée par les glaces flottantes, et l'on y a fait les réparations nécessaires.

CHEVERIE.

Cheverie, comté de Hants, est sur la rive nord du bassin de Minas, près de l'embouchure de la rivière Avon, et à 16 milles de Windsor, le chef-lieu.

On a construit ici un brise-lames de 116 pieds de long. Il est situé à 300 pieds de l'extrémité du quai construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et prolongé par le département en 1873 et 1883.

LE HAVRE DE HALL.

Est sur le côté sud de la baie de Fundy, à 11 milles au nord de Kentville, le chef-lieu du comté de King.

En 1884, on fit quelques petites réparations à la jetée ouest de cet endroit, qui sert de brise-lames pour le havre, mais pendant la forte tempête des 5 et 6 novembre 1884, la mer emporta complètement le pilier extérieur, et amoncela un banc de gravier qui empêche les navires d'entrer et de sortir.

CANADA CREEK.

Canada Creek, comté de King, est sur la rive sud de la baie de Fundy, à 60 milles à l'est de Digby Gut.

Dans le cours de l'exercice, on a réparé et mis en bon état la jetée de l'ouest, qui avait été beaucoup endommagée par la mer, et un pilier de 56 pieds de long et 10 pieds de large sur le dessus fut construit du côté de la mer, à l'extrémité intérieure, pour protéger l'ancienne construction.

RUISSEAU CHIPMAN.

Le ruisseau Chipman, comté de King, est sur le côté sud de la baie de Fundy, à 64 milles à l'est du Goulet de Digby.

On a continué pendant l'année les réparations du quai, et il faudra encore y travailler pour le mettre en parfait état.

HARBOURVLLE.

Harbourville est sur le côté sud de la baie de Fundy, et à environ 55 milles à l'est du goulet de Digby.

Dans le cours du dernier exercice les travaux faits en 1883-84 et les bouts du brise-lames ont été doublés en plein ; les 90 pieds extérieurs de la jetée exhaussés et replanchéiés, tandis que 200 pieds de la jetée de l'est ont été lambrissés et de nouveaux poteaux de défense placés sur la face intérieure de la jetée de l'ouest.

OGILVIE.

La jetée d'Ogilvie se trouve sur le côté sud de la Baie de Fundy, à mi-chemin environ entre Harbourville et Morden, dans le comté de Kings.

Il y a plusieurs années le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse construisit une jetée de 250 pieds de long et de 35 pieds de large à cet endroit.

A même le crédit affecté à cette dépense pendant le dernier exercice, on ajouta un nouveau pilier de 20 pieds de long à l'extrémité intérieure, et les 100 pieds extérieurs de l'ancienne construction ont été réparés.

DIGBY.

Digby est le chef-lieu du comté de ce nom et est situé à l'extrémité ouest du bassin d'Annapolis, et est le terminus actuel du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

Pour protéger et emmagasiner les marchandises, on a signé un contrat en novembre dernier, pour la construction de deux entrepôts, un de 36 x 30 pieds, à l'extrémité du large de la jetée, et l'autre de 80 x 18 pieds, avec une rallonge de 36 x 30 pieds à la tête du débarcadère incliné. Ils ont été terminés d'une manière satisfaisante le 20 janvier dernier.

ANSE MÉTÉGHAN.

L'anse Météghan est située sur le côté sud de la Baie Sainte-Marie, à environ 43 milles de Digby.

La jetée ayant été endommagée par une tempête en novembre dernier, on y a fait les réparations suivantes :

Une brèche de 25 pieds de large et de 4 à 6 pieds au-dessous du niveau de cette construction, a été remplie, un nouveau plancher posé sur une longueur de 40 pieds, et du lest remis aux endroits où il avait été enlevé.

TUSKET WEDGE.

Dans la partie sud du comté de York, et à environ 13 milles de la ville de Yarmouth.

Le quai commencé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse il y a quelques années à cet endroit, et continué par les habitants, n'ayant jamais été terminé, le département en prit possession et le termina en octobre 1884, et il a déjà prouvé sa grande utilité pour les habitants de cette localité.

ILE COFFIN.

L'Ile Coffin, comté de Queen, a environ ⅔ de mille de long, et est située du côté nord de la Baie de Liverpool, à son entrée est.

En 1882-83, le département construisit un éperon ou brise-lame de 250 pieds de long en grosses pierres, pour empêcher la mer de submerger la partie basse de la grève ouest. Cet ouvrage n'étant cependant pas suffisant, la brèche a été, pendant l'exercice, remplie avec un coffrage comme celui du côté est.

BROOKLYN.

Brooklyn, ou l'anse au Hareng, est situé sur le côté est de la baie de Liverpool, et à environ ½ mille en dehors de la barre de Liverpool Harbour, comté de Queen.

Pendant l'été de 1884, quelques réparations temporaires ont été faites au plan incliné et au lambrissage du brise-lame.

LUNENBURG.

Lunenburg est situé à la tête de la baie de Lunenburg, à environ 40 milles à l'ouest de l'entrée du havre d'Halifax. Le havre est sûr et bien protégé, et sert principalement aux navires de dimensions modérées.

Le dragage dont il a été parlé dans le rapport de l'an dernier, a été terminé le 11 juillet, et l'on eût alors en avant des quais un chenal de 850 pieds de long et 75 de large, avec une profondeur de 17 pieds à l'eau basse.

LAC PORTER.

La marée se fait sentir dans ce lac, qui est à 20 milles au nord-est d'Halifax.

On a enlevé le dépôt qui s'était accumulé dans le petit chenal conduisant du lac à la mer et qui empêchait les bateaux d'entrer dans le lac et d'en sortir. Il est probable cependant que le résultat obtenu ne sera que temporaire.

HAVRE DE TROIS BRASSES.

Le havre de Trois Brasses, dans le comté d'Halifax, est situé à environ 14 milles à l'est de l'entrée du port d'Halifax.

Les ouvrages de protection de la grève ont été prolongés sur une nouvelle distance de 125 pieds et un court retour—pour relier les ouvrages à la côte, à son extrémité sud—a été construit.

Les anciens ouvrages ont été réparés où c'était nécessaire.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

RIVIÈRE MIRAMICHI.

Le dragueur *St-Lawrence* a été employé sur la batture du "Fer-à-cheval" et la "Grande-Dune," à l'embouchure de la rivière Miramichi, depuis le 1er juillet jusqu'au 27 septembre 1884. Au premier endroit il pratiqua une tranchée de 900 pieds de long sur 200 pieds de large à travers la barre, donnant une profondeur de 20 à 21 pieds à l'eau basse, où il n'y avait auparavant que 16 ou 17 pieds. A la Grande-Dune, il creusa une tranchée de 1,080 pieds de long sur 140 pieds de large, et augmenta la profondeur de l'eau de 17 à 22 pieds.

RICHIBOUCTOU.

Ce havre est situé sur le détroit de Northumberland, à 40 milles au nord de Shédiac.

Les travaux de protection ont été prolongés sur une distance de 250 pieds; la partie intérieure du brise-lames a été recouverte de pilotis jointifs sur une longueur de 180 pieds, et le remplissage en pierre et en fascines dans le corps de l'ouvrage s'étant tassé, a été réparé.

Les travaux de protection ayant été considérablement endommagés pendant la forte tempête du mois de novembre dernier, on a pris des mesures pour les réparer pendant la présente saison.

BOUCTOUCHE.

Dans le comté de Kent et sur la rivière Bouctouche, qui se jette dans le détroit de Northumberland, à environ 25 milles au nord de Shédiac.

Le quai dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier a été terminé, et il y a maintenant une profondeur de 10 à 15 pieds à l'eau basse en face de ce quai.

HILLSBORO'.

Hillsboro', comté d'Albert, est sur la rive ouest de la rivière Petitcodiac, à 14 milles en aval de Moncton.

En 1874 le département construisit un petit quai, de 130 pieds de long, pour la protection des navires.

Dans le cours de l'exercice cette construction a été exhaussée de 4 pieds, lestée de nouveau, lambrissée avec de la planche neuve de 3 pouces, et l'extrémité du large, et 20 pieds de chaque côté, revêtus de pilots jointifs.

CAP HOPEWELL.

Le cap Hopewell, dans le comté d'Albert, est situé du côté ouest de la rivière Petitcodiac, à environ 7 milles en aval de Hillsboro', et 7 milles en amont de l'Ile à la Meule, à l'embouchure de la rivière.

Un quai de délestage, de 380 pieds de longueur, commencé en 1883, a été complété en août 1884.

Un contrat a été signé pour prolonger ce quai, sur une longueur de 200 pieds, et à la fin de l'exercice des matériaux avaient été livrés et l'on se préparait à commencer les travaux.

CRIQUE D'ANDERSON.

La crique Anderson, dans le comté d'Albert, est située du côté est de la baie Salisbury, entre le cap Enragé et le cap Matthews.

En décembre 1884, un contrat fut signé pour un prolongement, vers le rivage, de 100 pieds, à partir du coffrage isolé, et à la fin de l'exercice les travaux étaient presque terminés.

MISPEC.

Mispec, sur la baie de Fundy, est situé à environ 10 milles au sud-est de Saint-Jean.

Le brise-lames, de 200 pieds de long, mentionné dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution, a été complété d'une manière satisfaisante en janvier dernier.

PORT DE SAINT-JEAN.

Les travaux de reconstruction du brise-lames de la Pointe-au-Nègre à l'entrée du port ont été suspendus en novembre, parce que les entrepreneurs n'ont pu les continuer. Un nouveau contrat a été fait pour leur achèvement.

Le dragueur *St. Lawrence* a commencé les opérations le 26 décembre dernier, sur la "queue" de la barre de l'Ile de la Marine, et aussi pour creuser un mouillage en eau profonde au large du Long Quai, à la tête du port.

FORT-DUFFERIN.

Fort-Dufferin est sur la Pointe-au-Nègre, à l'entrée ouest du port de Saint-Jean.

Les travaux de construction d'une nouvelle portion de mur de soutènement mentionnés comme en voie d'exécution dans le rappport de l'an dernier ont été terminés.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

A Indiantown, Saint-Jean, qu'on peut appeler la tête de la navigation sur la rivière Saint-Jean, une tranchée de 90 pieds de long sur 25 pieds de large a été pratiquée à une profondeur de 16 pieds à l'eau basse, en face du quai public, les matières enlevées étant presque entièrement des cendres de charbon qui y ont été jetées par les steamers qui fréquentent ce quai. Le chenal de la Jemseg inférieure, qui est le débouché du Grand-Lac, a été amélioré au quai Vanwart et vis à-vis l'île Never, où l'on a obtenu une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

Sur la batture d'Oromocto on a fait une tranchée de 2,180 pieds de long, 50 pieds de large, et 12 pieds de profondeur à l'eau basse. En examinant la rivière Saint-Jean, à cet endroit, on a trouvé que le barrage construit par le département il y a plusieurs années à partir de la rive ouest et en amont de la tête de l'île Thatch, avait eu l'effet d'approfondir et de maintenir un chenal sur ce qui était le point le moins creux, mais il a aussi eu l'effet de rejeter la batture vis à-vis l'extrémité d'aval de l'île Thatch.

A Sainte-Marie et Gibson, vis-à-vis Frédéricton, on a creusé des chenaux à partir du chenal principal jusqu'au débarcadère et aux quais publics de ces localités.

En amont de Frédéricton, on a amélioré le chenal en enlevant des pierres et des cailloux. Depuis des années l'on fait des dépenses dans ce sens, mais l'ouvrage d'une

saison était jusqu'à un certain point défait le printemps suivant, par le dépôt de nouvelles pierres pendant la saison des crues, et cela doit être périodique.

Sur la Tobique on a amélioré le chenal sur la batture de Nictau, de l'île Forbes, de l'île du Cheval, et du Ruisseau Haley. Les travaux sur le récif de la veuve Taché, à la tête des *Narrows*, consistaient dans le pétardement d'une base solide de roc, pour obtenir la profondeur voulue.

On a enlevé des roches du Rapide Tilley; et le chemin de halage entre la rivière au Saumon et les Grandes Chutes a été réparé. Sur le côté sud-ouest des Chutes, on a partiellement enlevé un rocher qui projetait sur les chutes et qui formait un remous dans lequel le bois s'amoncelait et restait en permanence. Entre les Grandes Chutes et Saint-François on a réparé le chemin de halage et enlevé du chenal un grand nombre de gros cailloux.

A l'embouchure de la Madawaska on a construit un éperon sur le côté est des Petites Chutes pour augmenter le volume d'eau qui passe dans les chutes, afin de faciliter le passage du bois en grume.

ILES DE L'OUEST (*West Isles*).

La paroisse des Iles de l'Ouest comprend toutes les îles qui sont à l'ouest de Campobello, dans la baie de Passamaquoddy, comté de Charlotte.

Le récif qui obstruait le chenal entre les îles du Daim (*Deer*) et du Bois dûr (*Hardwood*), a été suffisamment enlevé pour permettre aux bateaux de passer à l'eau basse.

QUÉBEC.

L'ETANG DU NORD

est à l'extrémité ouest de l'Ile à la Meule, une des îles du groupe de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

Vu la somme considérable de dommages faits aux ouvrages qui ont été construits pendant les deux années précédentes à l'Etang du Nord, on a trouvé qu'il était impossible de les réparer de manière à les rendre serviables.

On en a par conséquent changé l'emplacement et un brise-lames a été commencé à un endroit situé au sud de l'Ile aux Goëlands, et à la fin de l'exercice les travaux étaient en bonne voie.

BARACHOIS DE LA MALBAIE,

sur la rive nord de la Baie des Chaleurs.

Pendant l'exercice 1884-85, 60 verges cubes environ de roc furent enlevées du chenal, et les travaux continueront pendant la saison.

LN RIVIÈRE NEWPORT

est dans le comté de Gaspé, Baie des Chaleurs.

Il a été passé un contrat pour la livraison du bois nécessaire aux travaux qui se feront à l'embouchure de cette rivière, et une partie de ce bois a été délivrée.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, comté de Bonaventure, est sur la rive nord de la Baie des Chaleurs et à 65 milles de Campbellton.

La jetée de cet endroit a été exhaussée.

La forte tempête du 5 novembre dernier a considérablement endommagé cette construction, et une grande quantité de lest a été emportée. On l'a remplacé et la jetée est en sûreté pour l'hiver.

GRAND PABOS.

Grand Pabos est dans le comté de Gaspé, et à 30 milles de Percé.

Les travaux d'enlèvement des cailloux et roches du chenal qui conduit dans le havre du Grand Pabos ont été commencés, et ils avançaient déjà raisonnablement. Ces travaux sont difficiles, vu la rapidité du courant et leur position exposée.

MATANE.

Matane, dans le comté de Rimouski, est sur la rive sud du Saint-Laurent, à 240 milles de Québec.

Les ouvertures entre les caissons qui forment la jetée de cette localité ont été formées, pour empêcher le sable d'être emporté dans le chenal.

RIVIÈRE BLANCHE.

La rivière Blanche traverse le comté de Rimouski et se jette dans le Saint-Laurent, à 9 milles en amont de Matane.

On a fait quelques légères réparations à la jetée.

RIMOUSKI.

Le village de Rimouski est le chef-lieu du comté du même nom, et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 179 milles en aval de Québec. Ce quai est l'endroit où les malles d'Angleterre sont embarquées et débarquées pendant l'été.

Dans le cours de l'été de 1884, le dragueur *Canada* fut employé à approfondir l'eau des deux côtés du quai, et à sa tête, pour obtenir une profondeur de 10 pieds à l'eau basse.

BIC.

Le Bic, dans le comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 170 milles en aval de Québec.

La construction du quai en cet endroit fut commencée à la fin de septembre 1884, et a été activement poussée pendant la saison.

TROIS-PISTOLES.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 148 milles en aval de Québec.

Les dommages causés par les glaces au printemps de 1884 ont été réparés, et on a terminé les parties inachevées de la jetée.

La forte tempête de novembre 1884 a causé de grands dommages, les abords ayant été emportés et autres avaries causées.

L'ANSE À L'EAU.

Près de Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay.

Le quai où s'arrêtent les bateaux à vapeur qui font le service entre Québec et Chicoutimi, a été temporairement réparé.

AUSE SAINT-JEAN.

L'Anse Saint-Jean est à 25 milles de l'embouchure du Saguenay, sur la rive sud-ouest.

La jetée et le hangar qu'elle porte ont reçu quelques légères réparations nécessaires.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse est à la tête de la baie des Ha! Ha! sur le fleuve Saguenay, à environ 66 milles de son embouchure.

Les travaux faits sur la jetée à cet endroit pendant l'exercice ont consisté dans son exhaussement de 2 à 3 pieds sur toute sa longueur, dans la construction et la mise en place d'un embarcadère mobile et la construction d'un hangar de 80 x 66 pieds à son extrémité du large.

FLEUVE SAGUENAY.

Les travaux de creusement et d'amélioration du chenal en aval de Chicoutimi ont été poursuivis pendant l'exercice, et 932 verges cubes de cailloux ont été enlevées et 2,475 verges cubes de sable et de gravier draguées.

CHICOUTIMI.

Sur la rive sud du Saguenay, à la tête de la navigation.

Le remplissage entre la tête de cette jetée et la côte a été exhaussé de 5 pieds et planchéié, et un hangar pour le service des voyageurs et des marchandises a été construit à son extrémité du large.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Ce chemin s'étend depuis la Rivière-du-Loup (en bas) jusqu'à la frontière qui sépare les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick.

Des réparations ont été faites à la chaussée, aux ponceaux et aux ponts où c'était nécessaire.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS).

Sur le rive sud du Saint-Laurent, à 114 milles en aval de Québec.

Le prolongement de la jetée de la Rivière-du-Loup, donné à l'entreprise l'année précédente, a été terminé. Les travaux ont été cependant sérieusement endommagés par les glaces le printemps dernier, ce qui a nécessité des réparations considérables qu'on est à faire.

SAULT-AU-COCHON.

Dans le comté du Saguenay, sur le rive nord du Saint-Laurent.

En août 1884, un contrat fut passé pour la construction d'un pilier isolé de 100 pieds de long sur 30 de large, juste au delà de la marque des eaux basses, et il a été terminé en octobre de la même année.

MALBAIE.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 84 milles en aval de Québec.

Cette jetée a éprouvé des dommages sérieux pendant la tempête du 5 novembre 1884. Des réparations temporaires ont été faites de suite pour permettre de débarquer les voyageurs et les marchandises, et en juin dernier, la jetée fut mise en bon état.

LES ÉBOULEMENTS.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, à 69 milles en aval de Québec.

Avec la somme votée on a construit un pilier triangulaire en dedans de l'aile nord-est de la jetée, fait un débarcadère mobile, et réparé le plancher où c'était nécessaire.

BAIE SAINT-PAUL.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, à 60 milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'exercice cette, jetée, qui a une longueur totale de 730 pieds, a été terminée et quelques cailloux ont été enlevés près de sa tête.

RIVIÈRE OUELLE.

Cette rivière se jette dans le fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Kamouraska, à 75 milles en aval de Québec.

On a continué pendant l'exercice le nivellement de cette jetée.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 70 milles en aval de Québec.

Les travaux de construction de la jetée en cet endroit ont été commencés en octobre 1885, et se sont continués jusqu'à ce que la somme votée à cette fin eût été épuisée. On continue les travaux.

RIVIÈRE DU BRAS SAINT-NICOLAS.

Cette rivière se jette dans la rivière du Sud, à la ville de Saint-Thomas de Montmagny, à 35 milles en aval de Québec.

On a ouvert un chenal à travers la batture de gravier et de cailloux qui s'était accumulée au pont du chemin de fer Intercolonial, et ces travaux ont diminué, en grande partie, le débordement de la rivière à l'époque de la crue du printemps dernier.

SAINT-THOMAS DE MONTMAGNY.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 35 milles en aval de Québec.

On a réparé la chaussée qui conduit à la jetée et le brise-lames qui la protège.

ILE AUX GRUES.

L'Ile aux Grues est vis-à-vis le Cap-Saint-Ignace, sur le Saint-Laurent, à 30 milles en aval de Québec.

Les travaux entrepris pour relier le pilier à la rive, mentionnés dans le dernier rapport comme étant en bonne voie d'exécution, ont été terminés en octobre 1884.

BERTHIER (EN BAS.)

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à 24½ milles en aval de Québec.

Un contrat fut passé en février 1884, pour prolonger le quai de cet endroit de 100 pieds, et les travaux furent terminés dans le cours de l'exercice.

SAINT-FRANÇOIS D'ORLÉANS.

A l'extrémité est de l'île d'Orléans, en aval de Québec.

Les espaces entre les piliers qui forment la jetée ont été lambrissés jusqu'à un pied au-dessus du niveau des hautes eaux, et le quai allongé au moyen d'un pilier en coffrage solide de 90 pieds de long.

GRANDE RIVIÈRE DE BEAUPRÉ.

Cette rivière se jette dans le Saint-Laurent, sur la rive nord, à 22 milles en aval de Québec.

Pour faciliter la descente du bois sur cette rivière, on a construit deux petits barrages, un à Saint-Féréol, et l'autre à la Chute Saint-Joachim.

CHATEAU-RICHER.

Dans le comté de Montmorency, à 15 milles en aval de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Avec la somme votée, on a enlevé les cailloux sur une longue étendue de grève, qui est devenue moins dangereuse pour les bateaux qui y restent échoués à l'eau basse.

QUAIS DE L'HOPITAL DE MARINE, QUÉBEC

Le quai est qu'on a reconstruit a été exhaussé de 3 pieds pendant l'exercice.

QUAIS DE LA REINE, QUÉBEC.

Les travaux de démolition et de reconstruction des parements du quai de la Reine, à Québec, ont été terminés en novembre 1884.

FLEUVE SAINT-LAURENT, ENLÈVEMENT D'ANCRES, CHAINES, ETC.

Le bateau de levage a été occupé à enlever des cailloux du chenal du Saint-Laurent, au large du bassin de radoub, à Lévis et sur la Fly Bank, en amont de Québec.

RIVIÈRE BATISCAN.

La rivière Batiscan se jette dans le Saint-Laurent, du côté nord, à 57 milles en amont de Québec.

On a terminé le creusage du bassin à l'embouchure de cette rivière, dont il est parlé dans le rapport du dernier exercice.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Dans le cours de l'exercice, on a dragué le chenal est de cette rivière, et enlevé 3,077 verges cubes d'argile dure.

Un certain nombre de cailloux et autres obstacles dans le Saint-Maurice ont été enlevés entre les rapides des Forges et les Gabelles.

GRANDES PILES.

Sur la rivière Saint-Maurice, à 30 milles en amont des Trois-Rivières

On a construit pendant l'année trois nouveaux piliers pour renforcer les estacades à cette station, et on a réparé les autres constructions où c'était nécessaire.

RIVIÈRE YAMACHICHE.

La rivière Yamachiche se jette dans le lac Saint-Pierre, à environ 16 milles en amont de la cité de Trois-Rivières.

Un éboulis s'étant produit à l'endroit où cette rivière traverse la limite ouest de la paroisse de Shawenigan, ce qui forma un barrage de la rivière et inonda les rives adjacentes, on pratiqua une tranchée de 6 à 8 pieds de large et de 5 à 10 pieds de profondeur à travers cet obstacle, ce qui améliora en partie le cours de la rivière.

LANORAIE.

Lanoraie est dans le comté de Berthier, et à 46 milles au nord de Montréal.

MM. Normand et Dusablon construisirent à l'entreprise un pilier isolé à cet endroit pendant l'exercice.

NICOLET.

La rivière Nicolet se jette dans le Saint-Laurent, sur son côté sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Un chenal navigable a été ouvert à travers les battures du lac Saint-Pierre jusqu'aux quais de la rivière, et 850 pieds d'ouvrage de protection en pilotis ont été terminés.

RIVIÈRE NOIRE.

Cette rivière se jette dans la rivière Nicolet.

Le crédit voté a été dépensé pour débarrasser les bords de la rivière des aunes, et la rivière elle-même des billots, arbres morts et cailloux sur une distance de 5 milles. Plusieurs battures de gravier ont été creusées.

LA RIVIÈRE MORASSE

se jette dans la Nicolet, en traversant le township de Ham.

La descente du bois est plus facile depuis la construction des barrages et glissoirs et l'enlèvement des cailloux.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François prend sa source dans le comté de Wolfe et se jette dans le lac Saint-Pierre.

A l'embouchure de cette rivière, qui est obstruée par une très grande batture, sur laquelle il n'y a que très peu d'eau, le département a fait faire un dragage dans le cours de l'été de 1884.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière se jette dans le lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent, venant du sud.

Un contrat d'entreprise fut signé pour la construction d'un barrage et d'une écluse à l'île à Cardin, travaux que les premiers entrepreneurs avaient abandonnés, et à la fin de l'exercice ils étaient virtuellement terminés.

LAC MÉGANTIC.

Un quai a été construit aux Flints pour l'accommodation du trafic local, et le quai d'Agnès a subi quelques légères réparations.

SAINT-ANNE DE SOREL—CHENAL DU MOINE.

Il a été fait des réparations considérables à deux des brise-glace, qui avaient été gravement endommagés dans le cours du printemps de 1884.

Ces piles ont parfaitement rempli l'objet qu'on avait en vue quand on les a construites, et ont été d'une grande utilité lors de la débâcle au printemps.

SAINT-CHARLES.

Saint-Charles est situé sur la rive est de la rivière Richelieu, à environ 24 milles de l'embouchure de cette rivière.

Le dragueur *Nipissing* opéra du 14 août au 21 octobre 1884 sur la batture dans la rivière Richelieu vis-à-vis cette place, jusqu'à une profondeur de 8 pieds à l'eau basse, et enleva 22,125 verges cubes d'argile, de gravier et de cailloux.

ILE AUX NOIX.

L'Ile aux Noix est située dans la rivière Richelieu, près de la frontière sud de la province.

Le chemin conduisant de Saint-Valentin à la rivière a été élevé, amélioré et clôturé. On peut maintenant s'en servir à toutes les saisons de l'année.

LAPRAIRIE.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, à sept milles en amont de Montréal.

Pendant l'été de 1884 on a terminé de creuser les mouillages sur le côté et le devant du quai ainsi que le chenal qui y conduit, à partir du chenal principal du Saint-Laurent,—travaux dont il était parlé dans le rapport de l'an dernier.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Dans le comté de Jacques-Cartier, au confluent de la rivière des Outaouais et du Saint-Laurent.

Il a été passé un contrat pour la construction d'un quai en aval de l'écluse de Sainte-Anne, mais l'ouvrage n'avait pas été commencé à la fin de l'exercice.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Cette rivière coule dans une direction est à travers le comté de Beauharnois et se jette dans le Saint-Laurent, à la ville de Beauharnois.

Le creusement du coursier d'alimentation (*feeder*), du Saint-Laurent à la rivière Saint-Louis, s'est fait pendant l'exercice, et l'avancement des travaux a été satisfaisant.

SAINT-ZOTIQUE.

Au pied du lac Saint-François, à trois milles de Coteau-Landing.

On a fait les réparations nécessaires au quai et commencé la construction des brise-glace.

RIVIÈRE À LA GRAISSE.

Cette rivière traverse le comté de Vaudreuil et va se jeter dans la rivière des Outaouais, du côté sud, à environ quarante milles en amont de Montréal. La ville de Rigaud est située à environ trois milles de l'embouchure de la rivière.

Du 1er juillet au 9 août 1884, le dragueur *Nipissing* a été employé à creuser le chenal de cette rivière jusqu'à 6 pieds, et du 28 mai au 30 juin 1885, on s'est servi du dragueur *Queen* pour la même fin. Ces deux dragueurs ont enlevé 34,691 verges cubes d'argile, de pierre et de gravier.

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

Traverse l'Outaouais au Portage-du-Fort, à environ 60 milles en amont de l'Outaouais.

Comme ce pont tombait en ruines et qu'il fallait des réparations considérables pour la sécurité du trafic, le parlement vota une somme d'argent pour ces travaux, qui ont été poussés vigoureusement pendant l'année.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS, ENTRE BRISTOL ET CLARENDON.

Un certain nombre de battures de sable ont été enlevées au moyen des dragueurs.

PONT DES JOACHIMS.

Ce pont traverse l'Outaouais, à 150 milles en amont de la cité d'Ottawa.
Les travaux ont été terminés.

ONTARIO.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

On a recommencé en août 1884 à enlever les obstacles qui obstruaient les *Narrows* inférieurs en amont de Pembroke, et ces travaux ont été continués et achevés. Le chenal, qui a maintenant 100 pieds de largeur, est bien balisé et contient 7 pieds d'eau à l'eau basse.

Le dragueur fut ensuite envoyé à l'île aux Ecrevisses (*Crab Island*), à 8 milles en amont de Pembroke, et employé à enlever la partie supérieure de l'île.

Le dragueur *Nipissing* a été employé jusqu'au 20 novembre sur la batture en pierre qui se trouve dans l'Outaouais, en aval du quai de Bronson, vis-à-vis la cité d'Ottawa, et il a enlevé 1,500 verges cubes de cailloux et de gravier.

KINGSTON.

Les travaux de dragage de la Pointe Frédéric, afin d'obtenir une profondeur de 15 pieds à l'eau basse, ont été repris, et à la fin de la saison il avait été enlevé 5,392 verges cubes de roches.

RIVIÈRE NAPANEE.

La rivière Napanee se jette dans la baie de Quinté, en aval de la ville de Napanee.

Le dragueur *Ontario* fut employé, du 11 juillet au 6 août, à creuser les battures qui se trouvent dans la rivière ainsi qu'à redresser quelques brusques coudes ; l'outillage fut ensuite envoyé ailleurs et les travaux furent repris par un dragueur loué par le département. Il a été enlevé 50,254 verges d'argile, de sable et de vase.

SHANNONVILLE.

Est situé sur la rivière au Saumon, à 1½ mille de l'endroit où cette rivière se jette dans la baie de Quinté et à environ 40 milles de Kingston.

Le dragueur *Ontario* arriva à Shannonville le 7 août 1884. Il commença par ouvrir un profond chenal sur la batture, se composant de sciure de bois et de dosses, qui obstruent l'embouchure de la rivière. Les travaux se continuèrent jusqu'au 15 novembre, et à cette époque il avait été enlevé 41,140 verges cubes de matière.

BELLEVILLE.

La cité et le port de Belleville sont situés à l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, à 43 milles à l'ouest de Kingston.

Le dragage du port s'est continué du 1er juillet au 13 août 1884, et il a été enlevé 6,650 verges cubes de tuf, pierres et cailloux.

COBOURG.

Sur le lac Ontario, à 96 milles à l'ouest de Kingston.

Les travaux dont il était question dans le rapport de l'année dernière, et que M. Dinwoodie exécutait à l'entreprise, ont été terminés dans le cours du mois d'octobre dernier.

Il s'est opéré un tassement considérable dans cette construction et on a exhaussé la superstructure.

PORT-HOPE.

Sur la rive nord du lac Ontario, à 8 milles à l'ouest de Cobourg.

Les réparations considérables qu'on est à faire au brise-lame ainsi qu'à la jetée ouest sont en bonne voie.

NEWCASTLE.

Sur le lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto.

Les réparations des jetées de ce pont ont été terminées en septembre 1884.

TORONTO.

Le port de Toronto est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 161 milles de Kingston.

Les travaux dans l'île Toronto étaient virtuellement terminés à la fin de 1884, mais la pierre qu'on avait déposée durant l'année sur le talus extérieur, a été, dans la partie la plus exposée, enlevée par l'eau, le printemps dernier, pendant une forte tempête.

Il n'a pas été entrepris de nouveaux travaux de prolongement sur le contrat A dans le cours de l'année, et l'on s'est borné à remplacer les pierres qui manquaient dans le talus de protection.

Ces travaux ont été d'une grande utilité au port et ont servi à protéger l'extrémité est de l'île.

Le dragage à l'entrée ouest, que l'on était à faire à la fin de l'exercice 1883-84, a été continué jusqu'au 3 août 1884. Ces travaux se trouvaient alors finis et le chenal est grandement amélioré.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley est situé sur le lac Erié, presque à mi-chemin entre la Longue-Pointe et Rondeau.

Le jetée où se trouve le phare a été complètement réparée.

MORPETH.

Morpeth, comté de Kent, est situé sur le lac Erié, à environ 10 milles à l'est de Rondeau.

La jetée dont il était question dans le rapport de l'an dernier a été terminée au mois de novembre dernier.

RONDEAU.

Le port de Rondeau est situé sur le lac Erié, à 140 milles à l'ouest de Port-Colborne, l'entrée ouest du canal Welland.

Il a été fait des réparations à la jetée ouest ainsi qu'au brise-lames placé en face de la maison du gardien du phare. Ces réparations n'étaient pas encore achevées à la fin de l'exercice.

KINGSVILLE,

comté d'Essex, est un port d'entrée sur le lac Erié, à environ 25 milles à l'est d'Amherstburg, à l'embouchure de la rivière Détroit.

Les travaux du port, qui avaient été commencés à cet endroit en 1883, ont été terminés au commencement du mois de décembre dernier. Il a été fait quelques réparations à l'ancienne jetée, et un contrat a été passé pour le pilotage du côté ouest de la jetée est, ainsi que pour le remplage de cette jetée.

BELLE-RIVIÈRE.

La Belle-Rivière, dans le comté d'Essex, se jette dans le lac Sainte-Claire, à mi-chemin entre les rivières Thames et Détroit.

Les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier ont été terminés.

CREEK PETIT-OURS.

Ce creek se jette dans le chenal Ecarté à environ 16 milles de Chatham et 7 milles de Wallaceburg.

Le dragage dont il était question dans le rapport de l'année dernière a été continué cette année jusqu'au pont de McLeod, endroit où il a été formé un bassin dans lequel les navires pourront tourner.

RIVIÈRE SYDENHAM.

Cette rivière se jette dans le chenal Ecarté, qui est un passage entre l'île Sainte-Anne, rivière Sainte-Claire, et la terre ferme.

On a continué à enlever les billots submergés et autres obstacles qui obstruaient la branche nord de cette rivière, travaux dont il était parlé dans le rapport de l'année dernière. La navigation de cette rivière a été ainsi grandement améliorée.

BAYFIELD.

Sur la rive est du lac Huron, à douze milles au sud de Goderich.

Le crédit accordé a été dépensé à piloter le côté nord du port, à partir de l'entrée, et de plus à ouvrir un petit chenal pour permettre aux pêcheurs de circuler avec leurs bateaux.

GODERICH.

A l'embouchure de la rivière Maitland, sur le côté de l'est du lac Huron, dans lequel elle se jette, et à 68 milles au nord de Sarnia.

Le dragueur *Challenge* a été employé en mai et juin derniers à enlever la batture située à l'entrée du port.

PORT-ALBERT.

Sur la côte de l'est du lac Huron, à environ 9 milles au nord de Goderich.

Les jetées de cet endroit ont été réparées

KINCARDINE.

Le port de Kincardine est situé à l'embouchure de la rivière Penetangore, qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au nord de Goderich.

La jeté sud a été exhaussée, séparée et renforcée là où c'était nécessaire.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin est situé sur la côte de l'est du lac Huron, à 24 milles au nord de Kincardine et à 4 milles au sud de Southampton.

En novembre dernier un contrat a été passé pour la construction de 950 pieds de coffrage à partir de l'extrémité nord du brise-lames actuel jusqu'au rivage—ces travaux étaient en bonne voie à la fin de l'année.

SOUTHAMPTON.

Dans le comté de Bruce, à l'embouchure de la rivière Saugeen.

On a terminé en août 1884 la construction d'une longueur additionnelle de 250 pieds à l'embarcadère, et un talus de pierres a été placé à l'extrémité ouest du quai pour le protéger.

LION'S HEAD.

Sur la baie Georgienne, à environ 35 milles au nord-est de Wiarton.

Les travaux de prolongement du quai sur une distance de 150 pieds ont été donnés à l'entreprise dans le cours du mois de novembre 1884, et à la fin de l'année ils étaient bien avancés.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, le chef-lieu du comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, qui se décharge dans un bras de la baie Georgienne.

MEAFORD.

Sur la baie Georgienne, à 22 milles de Collingwood et à 19 milles à l'est de Owen-Sound.

Le dragage du port a été commencé le 8 octobre 1884 et s'est continué jusqu'au 3 novembre ; à cette date il avait été enlevé 14,996 verges cubes de matières.

THORNBURY.

Thornbury est situé sur la baie Georgienne, à 13 milles à l'ouest de Collingwood.

Les travaux de protection sur le côté est du bassin ont été complétés.

COLLINGWOOD,

sur le rive sud de la baie Georgienne, est un point de départ pour les steamers faisant le service du Sault-Sainte-Marie et du lac Supérieur.

L'addition de 600 pieds au brise-lames, dont il était question dans le rapport de l'an dernier, a été terminée en octobre 1884.

Le 10 mars dernier un contrat a été passé pour le prolongement final du brise-lames, et à la fin de l'année les travaux étaient en voie d'exécution.

Il a été fait des réparations considérables au brise-lames à l'entrée du port.

Le dragueur a été aussi employé à creuser dans le port intérieur, ainsi qu'à la cale.

PETIT-COURANT.

Le chenal servant aux navires qui passent par le chenal nord de la baie Georgienne pour se rendre au Sault-Sainte-Marie ; il est à 140 milles de Collingwood.

On a miné et enlevé du chenal, du 22 mai au 20 octobre 1884, 4,078 verges cubes de roches.

Les travaux n'avaient pas été repris à la fin de l'exercice.

ROCHER DE WILSON.

Dans la baie Georgienne, à environ 35 milles du Sault-Sainte-Marie et à 8 milles en aval des rapides Neebish.

Un caisson en coffrage portant une balise a été placé sur ce rocher.

SAULT-SAINTE-MARIE.

Le chef-lieu du comté d'Algoma, est situé à la source de la rivière Sainte-Marie, qui relie les lacs Supérieur et Huron.

Le crédit a été dépensé à draguer la batture de grès au large du quai du bateau de cet endroit pour obtenir une profondeur de 16 pieds.

PORT-ARTHUR

est situé sur la baie du Tonnerre, lac Supérieur.

En septembre 1884 un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames de 2,000 pieds de longueur afin de protéger les quais de la ville contre les gros coups de mer qui, pendant les tempêtes, viennent s'y jeter. Les travaux ont été vigoureusement poussés, et à la fin de l'exercice il y en avait la moitié de terminée.

RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se jette dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Port-Arthur.

Pendant l'été de 1884 il a été ouvert un chenal de 3,700 pieds de longueur et 100 pieds de largeur, avec une profondeur moyenne de 18 pieds au centre et de 14½ pieds aux côtés, à travers la batture qui se trouve au large de l'embouchure de la rivière. On a enlevé 121,500 verges cubes d'argile bleue.

D'après les sondages qui ont été faits depuis l'exécution des travaux, il a été constaté que ce chenal ne s'était pas rempli de nouveau.

MANITOBA.

RIVIÈRE-ROUGE.

Cette rivière se jette dans le lac Winnipeg, à son extrémité sud.

Le dragage du chenal à travers la batture qui obstrue l'embouchure de la rivière a été vigoureusement poursuivi pendant la saison des opérations de 1884, et on a ainsi procuré beaucoup de facilités aux navires desservant le bas de la rivière.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Le crédit accordé a été employé à enlever les obstacles qui obstruaient la rivière entre Edmonton et son embouchure. Ces travaux ont été faits sous la direction de M. C. J. Brydges, de la compagnie de la Baie-d'Hudson.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le rapport de l'honorable J. W. Trutch, l'agent du Canada dans la Colombie-Britannique, contient une description des travaux faits dans cette province sous sa direction.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Cette construction a été commencée et poursuivie par le gouvernement de la Colombie-Britannique, et le Dominion en a fait plus tard une entreprise fédérale.

En novembre 1884 un contrat a été passé avec MM. Larkin, Connolly et Cie, les entrepreneurs des travaux du port et du bassin de radoub de Québec, pour l'achèvement de cette construction, et à la fin de l'exercice les travaux étaient bien avancés.

ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année, des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et sauf quelques exceptions, des plans, rapports et évaluations en ont été adressés au département.

New London,	Comté de Queen.	I.P.-E.
Rivière Vernon,	do	do
Crapaud	do	do
Lac du Nord,	Comté de King.	do
Etang du Naufrage,	do	do
Anse de Campbell,	do	do
Baie Colville,	do	do
Summerside,	Comté de Prince.	do
West Point	do	do
Miminigash	do	do
Anse de Delap,	Comté d'Annapolis.	N.-E.
Anse de McNair	Comté d'Antigonish.	do
Anse au Sauvage	Comté du Cap-Breton.	do
Port Greville,	Comté de Cumberland.	do
Quai de Parrsboro,	do	do
Wallace,	do	do
Digby,	Comté de Digby.	do
Anse à la Trinité,	do	do
Pointe de l'Eglise,	do	do
Ile au Renard,	Comté d'Halifax.	do
Port Hood,	Comté d'Inverness.	do
Broad Cove	do	do
Ile Margaree,	do	do
New Harbour,	Comté de Guysboro.	do

Indian Harbour	Comté de Guysboro.	N.-E.
White Harbour	do	do
Avonport,	Comté de King.	do
Baxter Harbour	do	do
Port de Hall,	do	do
Chipman Brook	do	do
Quai de Victoria,	do	do
Bear Trap Harbour,	Comté de Lunenburg.	do
Chester	do	do
Great Tancook Island	do	do
Ile au Cariboo,	Comté de Pictou.	do
Summerville,	Comté de Queen.	do
Pointe Blanche,	do	do
Brooklyn	do	do
Cap Negro,	Comté de Shelburne.	do
Baie St-Laurent,	Comté de Victoria.	do
Grand Bras d'Or,	do	do
Pointe de McKay,	do	do
Iona	do	do
Short Beach,	Comté de Yarmouth.	do
Clifton,	Comté de Gloucester	N.-B.
Grande Anse	do	do
Kingston,	Comté de Kent.	do
Fond de la Baie	do	do
Chockfish River	do	do
Lower Neguac,	Comté de Northumberland.	do
Ile Oromocto,	Comté de Sunbury.	do
Frédéricton,	Comté de York.	do
Dalhousie,	Comté de Ristigouche.	do
Rivière Ristigouche,	do	do
Paspébiac,	Comté de Bonaventure.	Québec.
Lac Saint-Jean,	Comté de Chicoutimi.	do
Metabetchouan	do	do
Sainte-Anne de la Pérade,	Comté de Champlain.	do
Longueuil,	Comté de Chambly.	do
Cap Chatte,	Comté de Gaspé.	do
House Harbour	do	do
Sainte-Anne des Monts,	do	do
Rivière Ouelle,	Comté de Kamouraska.	do
Repentigny,	Comté de l'Assomption.	do
Sainte-Anne de Beaupré,	Comté de Montmorency.	do
Portage du Fort,	Comté de Pontiac.	do
Saint-Edouard des Mechins,	Comté de Rimouski.	do
Grandes Bergeronnes,	Comté du Saguenay.	do
Pointe aux Esquimaux,	do	do
Saint-Valentin,	Comté de Saint-Jean.	do
Rivière du Lièvre,		do
Rivière Gatineau,		do
Rivière Yamaska,		do
Rivière Richelieu,		do
Lac Mégantic,		do
Lac Témiscamingue,		do
Baie Providence,	Comté d'Algoma.	Ontario.
Tolsma,	do	do
Port-Albert,	Comté de Bruce.	do
Ile Chantry,	do	do
Southampton	do	do

Port-Elgin	Comté de Bruce.	Ontario.
Kincardine	do	do
Rivière Detroit,	Comté d'Essex.	do
Kingsville	do	do
Owen-Sound,	Comté de Grey.	do
Brooke	do	do
Thornbury	do	do
Meaford	do	do
Bayfield,	Comté de Huron.	do
Goderich	do	do
Port-Stanley,	Comté d'Elgin.	do
Port-Burwell,	do	do
Creek Petit Ours,	Comté de Kent.	do
Port Franks,	Comté de Lambton.	do
Hawkesbury,	Comté de Prescott.	do
Collingwood,	Comté de Simcoe.	do
Rivière Thames,		do
Lac des Bois,		do
Baie Mud,		C.B.
Rivière Serpentine.		do

On a préparé un plan pour la division de l'architecte en chef et fait des relevés d'emplacement d'un édifice à

Sydney,	Comté du Cap-Breton.	N.-E.

et pour le département des postes de hangars des embarcations pour le service de la poste aux

Cap Tormentine,	Comté de Westmoreland.	N.-B.
Cap Traverse,	Comté de Prince.	I.P.-E.

DRAGAGE.

LE "SAINT-LAWRENCE."

Au commencement de l'exercice ce dragueur opérait sur la "batture extérieure," rivière Miramichi, N.-B.; il y continua les travaux jusqu'au 27 septembre. A cette époque et par suite du mauvais temps qu'il faisait dans le golfe, les travaux ne furent poursuivis qu'à la "Grande Dune." Le 25 octobre l'ancre fut levé et le navire partit pour Saint-Jean, N.-B. A la batture extérieure le dragueur avait alors enlevé 6,387 verges cubes de beau sable, et à la "Grande Dune" 37,975 verges cubes de vase.

Le voyage fut retardé à Pictou, car on plaça le navire sur la cale de la marine afin de gratter et peinturer la carène et faire quelques réparations nécessaires; le dragueur repartit ensuite pour arriver à Saint-Jean le 14 décembre.

Les travaux sur la "queue" de la batture de l'île de la Marine (*Navy Island*) commencèrent le 26 décembre et se continuèrent jusqu'au 24 février, date à laquelle le dragueur fut envoyé dans la partie supérieure du port où il creusa un mouillage en eau profonde au large du "long quai," enlevant 7,137 verges cubes de matières.

Le 15 avril les travaux sur la batture de la Marine furent repris, mais comme il existait un fort courant dans le port par suite de la crue de la rivière Saint-Jean et de la présence de la glace et qu'on ne pouvait travailler que quelques heures par jour au moment de la marée basse, le dragueur fut placé sur la cale et des réparations considérables furent faites aux machines, chaudière, cabestan et au mécanisme de dragage. Le 18 juin il fut de nouveau envoyé à la batture de l'île, et à la fin de l'année il y était encore en opération, ayant enlevé jusqu'au 30 juin 10,062 verges cubes de vase, argile et pierre.

Les travaux à la "batture extérieure," rivière Miramichi, comprenaient une tranchée de 900 pieds de longueur et de 200 pieds de largeur dans la batture; cette

tranchée avait pour but d'obtenir de 20 à 21 pieds d'eau à l'eau basse là où il n'y en avait avant que de 16 à 18 pieds.

Il a pratiqué à la Grande Dune une tranchée de 1,080 pieds de longueur et de 140 pieds de largeur, et a par là augmenté la profondeur de l'eau de 16 et 17 pieds à 21 et 22 pieds, à marée basse.

La "queue" de la batture de l'île de la Marine, port de Saint-Jean, se compose d'une pointe triangulaire d'environ 180 pieds de longueur et de 180 pieds de largeur à son extrémité supérieure. La profondeur de l'eau sur cette surface a été portée de 4 à 15 pieds à l'eau basse.

Au large du "long quai" on a dragué une surface de 280 pieds par 60 pieds, et il y a maintenant 18 pieds d'eau là où il n'y avait avant que 6—toutes les profondeurs sont au-dessous de l'eau basse.

Pendant l'année le dragueur a enlevé 61,562 verges cubes de matières, au prix de 26·65 centins par verge cube.

LE "CANADA."

Le 1er juillet 1884 ce dragueur était à subir des réparations à Pictou, N.-E. Le 19 il commença à creuser au large ainsi qu'autour du quai à Rimouski, Québec, afin d'enlever les obstacles qui nuisaient, à l'eau basse, aux opérations du bateau à vapeur faisant le service des paquebots, et pour créer un bassin au quai même. Les travaux se terminèrent à cet endroit le 25 octobre et le navire partit pour Québec, où il hiverna. Pendant ce temps les réparations nécessaires furent faites.

Les travaux dans le chenal de Mabou, N.-E., furent repris le 27 mai, et à la fin de l'exercice ils étaient en bonne voie.

Le dragage à Rimouski s'est élevé à 8,122 verges cubes, et à Mabou à 11,340 verges cubes, à raison de $54\frac{92}{100}$ centins par verge.

LE "NEW-DOMINION."

Le 1er juillet 1884 ce dragueur était employé à améliorer le chenal du Jemseg inférieur (*Lower Jemseg*) N.-B., vis-à-vis le quai de Vanwart. Le 21 juillet il commença à opérer dans le même chenal, vis-à-vis l'île de Never. Les travaux sur la batture Oromocto furent entrepris le 18 août et terminés le 5 novembre. Le dragueur fut envoyé, le 12 novembre, à Indiantown, Saint-Jean, afin de creuser en face du quai public pour l'avantage des steamers qui font le service de Saint-Jean et de ses tributaires. Du 19 au 26 novembre le dragueur a travaillé pour le compte de M. W. H. Murray, à ses moulins, à l'Anse au Marbre (*Marble Cove*), et la somme de $300, prix de ces travaux, a été déposée au crédit de l'honorable receveur général.

On a fait pendant l'hiver les réparations nécessaires au mécanisme de dragage et aux chalans, et le 14 mai les opérations sur le fleuve Saint-Jean, à Sainte-Marie, vis-à-vis Frédéricton, furent commencées, et le chenal fut achevé jusqu'au débarcadère public. A la fin de l'exercice le dragueur était employé à ouvrir un chenal conduisant au quai public à Gibson, à environ 2 milles en aval de Sainte-Marie.

15,585 verges cubes de sable et d'argile furent enlevées du Jemseg et 37,150 verges cubes des mêmes matières du chenal percé à travers la batture Oromocto. A Indiantown il fut enlevé 1,615 verges cubes de cendre de houille—rejetée par les steamers. A l'Anse au Marbre le dragueur a pratiqué une tranchée de 120 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur et d'une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, ainsi que creusé et enlevé, 3,120 verges cubes d'argile. A Sainte-Marie et Gibson 9,965 verges cubes de sable, gravier et argile ont été enlevées.

La quantité totale de matières draguées pendant l'année s'élevait à 67,435 verges cubes, à raison de $11\frac{94}{100}$ centins la verge.

LE "CAPE-BRETON."

Ce dragueur a été employé à l'étang de Bonacadie, comté du Cap-Breton, N. E., jusqu'au 18 juillet 1884, date à laquelle il termina un chenal de 650 pieds de longueur.

Il se rendit ensuite à l'île Noël (*Christmas Island*), où il travailla, du 19 au 3 septembre, à ouvrir un passage pour parvenir au bassin ainsi qu'à enlever un " haut fond " en face du quai. Du 4 au 18 il opéra à l'étang de Campbell, et du 19 septembre au 30 octobre il fut occupé à Whycocomagh à l'approfondissement du chenal en montant jusqu'au quai du bateau à vapeur et en face de ce quai.

Le " Cape-Breton " fut mis en hivernement à Hawkesbury et il y subit certaines réparations. En examinant la chaudière il fut constaté qu'elle ne valait plus rien et qu'il en fallait une neuve.

Le dragueur a opéré pendant un court espace de temps en mai dernier à la cale de la marine à Hawkesbury, après quoi il fut envoyé à Pictou et dégréé.

A l'étang de Benacadie il a été enlevé 6,435 verges cubes de vase, gravier et pierres ; à l'île Noël 19,045 verges cubes de sable et vase ; à l'étang de Campbell 4,940 verges cubes de gravier et argile ; à Whycocomagh 19,760 verges cubes de vase, enfin à Hawkesbury 320 verges cubes ; soit une quantité totale de 50,500 verges cubes, à raison de 17·67 centins par verge.

LE " PRINCE-EDWARD."

Au commencement de l'exercice ce dragueur se rendit à Summerside et fut employé à creuser autour du quai à cet endroit jusqu'à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. Le 1er septembre il commenca à ouvrir une tranchée ou un passage d'une longueur de 1,800 pieds à partir du chenal principal jusqu'à la Pointe-de-Hurd. Les travaux se continuèrent jusqu'au 18 novembre, époque où le dragueur fut mis en hivernement.

Le 26 mai les travaux de la tranchée conduisant au quai de la Pointe-de-Hurd furent repris et ils étaient bien avancés à la fin de l'année.

A Summerside il a été enlevé 15,855 verges cubes de sable, argile et tuf, et à la Point-de-Hurd 39,220 verges cubes de sable et vase. La quantité totale de matières draguées s'est élevée à 55,075 verges cubes, à raison de 15·73 centins par verge.

LE " GEO. MCKENZIE."

Le 1er juillet 1884, le dragueur était employé à creuser le long des extrémités des quais, ainsi qu'à essayer à enlever un " haut fond " dans le port qui s'est trouvé être un banc de roches. Les travaux ont cessé à cet endroit le 11 juillet et l'outillage fut envoyé à la rivière John, comté de Pictou. Le creusement du chenal de la rivière jusqu'à cet endroit fut commencé le 11 août et s'est continué jusqu'au 5 septembre, époque où il a été terminé.

Les travaux dans le port d'Escousse, comté de Richmond, C. B., furent commencés le 1er octobre et terminés le 24 ; ils consistaient en une tranchée droite de 60 pieds de largeur et d'une profondeur de 10 pieds à l'eau basse, à l'entrée du port. Le dragueur a également creusé au quai public afin d'augmenter la profondeur de l'eau et procurer les facilités nécessaires au trafic.

Le dragueur fut employé à Port-Mulgrave, le terminus du chemin de fer des Comtés de l'Est, dans le détroit de Canso à rendre l'eau plus profonde à l'entour du quai du chemin de fer, ainsi qu'à creuser un mouillage pour le steamer "Norwegian." Les opérations de Port-Hastings se sont bornées à creuser un mouillage près du quai.

Le dragueur prit ses quartiers d'hiver au port Hawkesbury, où des réparations considérables et nécessaires furent faites à l'outillage. Ces réparations ne furent terminées que le 5 juin 1885, et le dragueur fut alors envoyé à la baie Aspy, comté de Victoria, C.-B., afin d'ouvrir un chenal dans la baie intérieure à cet endroit. Cependant, comme la batture se trouvait composée de sable mouvant, que l'endroit était extrêmement exposé et qu'il y avait danger pour le dragueur et par suite pour les gens à bord, les travaux furent abandonnés, et le 30 juin l'outillage fut envoyé à Cheticamp, comté d'Inverness, C.-B.

A Lunenburg, le dragueur a enlevé 3,780 verges cubes de vase et de pierres ; à la rivière John 4,041 verges cubes de sable et de vase ; à D'Escousse 4,860 verges cubes de sable, vase et pierre ; à Port-Mulgrave 13½ verges cubes d'argile et de

pierres, et à Port-Hastings 270 verges cubes d'argile et de pierres. La quantité totale draguée s'est élevée à 14,323 verges cubes à raison de 70.51 centins la verge.

De la vente de vieux zinc à Lunenburg il a été retiré la somme de $19.27 et du chemin de fer Intercolonial $1,050 pour les opérations à Port-Mulgrave, et le tout fut déposé au crédit de l'honorable receveur général.

LE " CHALLENGE. "

Le 1er juillet le " Challenge " se trouvait à Kingsville, Ontario, et termina le creusement des fondation du quai ouest. Le 28, il commença les opérations à Morpeth, et creusa pour le quai alors en voie de construction. Le 9 août l'outillage de dragage fut ramené à Kingsville, où il fut employé jusqu'au 6 novembre à approfondir le port à 12 pieds au-dessous du niveau ordinaire de l'eau basse dans le lac Erié.

Pendant l'hiver des réparations très considérables ont été exécutées, à Walkerville, au dragueur, à la coque et au mécanisme, ainsi qu'au remorqueur et aux chalans.

Le 28 mai 1885 les travaux commencèrent à Goderich, lac Huron. Ces travaux consistaient dans l'enlèvement de la pointe de la batture qui bouche l'entrée du port afin d'obtenir une profondeur de 16 pieds, et ils se continuèrent jusqu'au 15 juin ; le dragueur fut alors envoyé à Kincardine pour approfondir le chenal entre les jetées à l'entrée du port, et à la fin de l'exercice il s'y trouvait encore.

A Kingsville il a été enlevé 19,838 verges cubes d'argile, de sable et de pierres ; à Morpeth, 2,450 verges cubes de sable et une certaine quantité de vieux caissons ; à Goderich 1,675 verges cubes de sable, et à Kincardine 4,900 verges cubes de beau sable et gravier ; soit un total de 28,863 verges cubes, à raison de 71½ centins la verge cube.

LE " NIPISSING. "

Au commencement de l'exercice ce dragueur était employé à creuser le chenal sur la rivière à la Graisse, Rigaud, province de Québec, jusqu'à 6 pieds à l'eau basse. Le 9 août suivant il fut envoyé à Saint-Charles, sur la rivière Richelieu. Les travaux commencèrent le 14 et se continuèrent jusqu'au 21 octobre ils consistaient dans l'amélioration du chenal de la rivière à cet endroit.

Le 30 octobre, le " Nipissing " commença les opérations sur la batture de pierre dans la rivière des Outaouais, en aval du quai de Bronson, sur l'île Victoria, et vis-à-vis la cité d'Ottawa ; ces travaux se continuèrent jusqu'au 20 novembre. A cette époque la saison de navigation ayant été close, le dragueur fut mis en hivernement.

Après avoir subi des réparations pendant l'hiver le dragueur et les chalans furent envoyés à Sainte-Anne de Bellevue, où l'on commença, le 28 mai dernier, à creuser les fondations d'un quai. Le 18 juin le dragueur fut employé à enlever un obstacle à la Pointe-Claire, et le 24 il partait pour la rivière Saint-François, où il creusa, afin d'obtenir une profondeur de 7 pieds dans le chenal, vis-à-vis les moulins de Pierreville. Ces travaux se continuaient encore le 30 juin.

A Rigaud le dragueur a enlevé 6,950 verges cubes de sable, argile, gravier et cailloux ; à Saint-Charles 22,125 verges cubes d'argile, cailloux et gravier ; vis-à-vis Ottawa, 1,500 verges cubes de gravier et cailloux ; à Sainte-Anne de Bellevue 1,457 verges cubes de tuf et cailloux ; à la Pointe-Claire 660 verges cubes d'argile et de pierre ; et dans la rivière Saint-François 240 verges cubes de sable : soit un grand total de 32,932 verges cubes, à raison de 48 centins par verge cube.

Le chalan qui avait été condamné a été remplacé par un neuf.

LE " QUEEN OF CANADA."

Le 1er juillet 1884 ce dragueur était à Laprairie, employé à ouvrir une tranchée de 45 pieds de largeur à partir du chenal principal du Saint-Laurent jusqu'au quai public, ainsi qu'à creuser en face du quai, à une profondeur de 7 pieds, dans les deux endroits, au niveau ordinaire de l'eau basse, et il y est resté jusqu'au 20 octobre.

Les travaux à l'Orignal, qui comprenaient le dragage à 7 pieds de profondeur au large du quai, ainsi que l'amélioration du chenal à partir de l'Outaouais, commencèrent le 24 octobre.

Le 13 novembre le dragueur fut envoyé à Ottawa pour travailler en même temps que le "Nipissing" sur la batture en pierre située en aval du quai de Bronson, car on avait pensé qu'il était à propos de profiter de l'abaissement des eaux dans la rivière des Outaouais pour obtenir la plus grande profondeur possible à un endroit où la navigation rencontrait un sérieux obstacle.

Pendant l'hiver on fit les réparations ordinaires, et le 23 mai dernier les travaux à la rivière à la Graisse, Rigaud, furent repris ; ils étaient en voie d'exécution à la fin de l'exercice.

Le dragueur a enlevé à Laprairie 18,032 verges cubes de gravier, argile et pierres ; à l'Orignal 1,848 verges cubes d'argile ; vis-à-vis Ottawa 980 verges cubes de cailloux ; dans la rivière à la Graisse 5,616 verges cubes d'argile, pierres et cailloux ; en tout 26,476 verges cubes, à raison de $20\frac{3}{100}$ centins par verge cube.

"L'ONTARIO."

Ce dragueur ainsi que le remorqueur "Sir John" et deux chalans venaient d'être terminés au commencement de l'exercice. Le 14 juillet le dragueur fut mis à l'œuvre sur la rivière Napanee, Ontario, et il y resta jusqu'au 6 août creusant certaines parties de la rivière à une profondeur de 10 pieds.

L'outillage de dragage fut alors envoyé à Shannonville et employé sur la batture à l'embouchure de la rivière au Saumon. Il a déjà fallu de temps à autre ouvrir un chenal à travers la batture, qui se compose de sciure de bois et de dosses jetées dans la rivière par les scieries. Cette pratique devra cesser, car autrement le département sera chaque année obligé de creuser cette batture pour y maintenir une profondeur d'eau suffisante, ce qui n'aurait pas lieu ou ne serait pas nécessaire si les dosses, la sciure de bois ou les déchets des scieries n'étaient pas jetés dans la rivière. Après avoir fait une ouverture au milieu de la sciure de bois et des dosses, le dragueur creusa un chenal profond, ce qui l'occupa jusqu'au 15 novembre, date à laquelle l'outillage fut envoyé à Kingston et mis en hivernement.

Le 13 mai dernier le dragueur commença ses opérations en enlevant les débris provenant des cales à Kingston. Ces travaux se terminèrent le 5 juin et il fut alors envoyé à la rivière Napanee, où il demeura jusqu'au 20. De là il se rendit à Port-Hope, où il fut employé jusqu'à la fin de l'année à creuser l'entrée du port jusqu'à 16 pieds de profondeur.

Il a été enlevé de la rivière Napance 16,604 verges cubes de sable et d'argile ; à Shannonville 41,140 verges cubes de sable, argile et gravier ; à Kingston 8,100 verges cubes de vase et d'argile ; à Port-Hope, 720 verges cubes de sable ; soit une quantité totale de 66,564 verges cubes, à raison de $11\frac{77}{100}$ centins par verge.

LE "SAINT-LOUIS."

On s'est procuré ce dragueur afin d'agrandir le coursier d'alimentation (*feeder*) conduisant du Saint-Laurent, près de Valleyfield, à la rivière Saint-Louis. Il a été employé à ces travaux pendant la saison entière des opérations de 1884-85, et la quantité de matières enlevées a été de 36,705 verges cubes, à raison de $6\frac{5}{8}$ centins la verge.

LE "WINNIPEG."

Au commencement de l'exercice ce dragueur était employé à ouvrir un passage ou chenal sur la batture du lac Winnipeg qui barre l'entrée de la rivière Rouge, et il a creusé pendant la saison à quelques endroits dans la rivière. Le dragueur a enlevé en tout et partout 58,900 verges cubes de vase, sable et argile.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à godets *St-Lawrence.*
do do *Canada.*
do cuiller *New Dominion* et 7 chalans.
do do *Cape Breton* et 5 chalans.
do do *Prince-Edward* et 6 chalans.
do do *George McKenzie* et 4 chalans.

Dans la province de Québec.

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada*, et 2 chalans.
do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *Dennis.*
do do *Saint-Louis.*
Le bateau de levage *Baillairgé.*

Dans la province d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*
do do *Ontario*, 3 chalans et le remorqueur *Sir John.*

Dans le Manitoba.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, 2 chalans et le remorqueur *Sir Hector.*

A la Colombie-Britannique.

Un dragueur à godets et 6 chalans.
Le remorqueur *Georgia.*

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

"ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	509 28	507 98	507 17	508 10	527 53	527 31	508 33	508 33	508 33	507 98	488 26	486 27	6,094 87
Houille	619 05	246 50	250 03	123 75	111 86	90 00	90 00	120 00	.....	540 00	.....	186 05	2,381 24
Vivres	259 03	160 92	207 88	338 04	169 40	25 83	212 65	129 59	103 45	194 54	99 84	169 96	2,071 13
Approvisionnem'nts	.....	.....	.....	64 16	3 60	.....	.....	.....	.....	16 70	.....	124 57	209 03
Equipement	94 14	.....	.....	39 06	.....	96 50	.....	.....	.....	100 74	.....	57 40	387 84
Eau	.....	.....	.....	21 60	3 00	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 60
Réparations	.....	.....	174 75	68 29	305 13	733 70	250 42	20 00	3 25	4 00	50 00	1,211 56	2,821 10
Pilotage	135 00	130 00	130 00	125 00	52 50	102 50	67 50	60 00	65 00	65 00	2 50	42 00	977 00
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 00	.....	.....	25 00
Quaiage	.....	.....	.....	26 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60 25	21 75	108 60
Menues dépenses	3 08	.....	.....	41 54	.....	45 76	6 75	25 60	.....	184 05	.....	10 00	316 78
Totaux	1,619 58	1,045 40	1,269 83	1,356 14	1,173 02	1,622 60	1,139 65	863 52	680 03	1,638 01	700 85	2,309 56	15,418 19
Frais d'exploitation	1,619 58	1,045 40	1,095 08	1,287 85	867 89	888 90	889 23	843 52	680 03	1,634 01	700 85	219 49	11,771 83
Réparat. ordinaires	.....	.....	.....	68 29	.....	.....	.....	.....	.....	4 00	.....	.....	72 29
do extraordinair.	.....	.....	174 75	.....	305 13	733 70	250 42	20 00	.....	.....	.....	2,090 07	3,574 07
Totaux	1,619 58	1,045 40	1,269 83	1,356 14	1,173 02	1,622 60	1,139 65	863 52	680 03	1,638 01	700 85	2,309 56	15,418 19

"CANADA."

Gages	519 85	415 33	415 33	415 33	415 33	415 33	387 33	387 33	387 33	387 33	468 33	390 33	5,004 48
Houille	137 80	.....	.....	.....	.....	.....	450 00	.....	18 00	.....	337 56	.....	943 36
Vivres	124 75	131 80	101 68	103 87	65 72	97 69	83 59	69 74	76 42	113 39	194 16	.....	1,162 81

Approvisionnem'nts	.....	.....	.....	.....	.....	2 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 20
Equipement	.....	53 34	.....	129 58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	182 92
Eau	.....	.....	.....	12 00	.....	.....	4 20	.....	.....	.....	2 60	.....	18 80
Réparations	9 85	117 64	91 94	.....	9 30	.....	.....	50 00	.....	.....	1,414 19	369 08	2,062 00
Pilotage	15 00	65 00	65 00	94 75	.....	.....	.....	.....	.....	27 20	10 00	65 00	341 95
Menues dépenses	8 20	.....	.....	.....	6 25	37 00	15 63	.....	11 66	19 94	32 66	.....	131 34
Totaux	815 45	783 11	673 85	755 53	496 60	552 22	940 75	507 07	493 41	547 86	2,459 50	824 41	9,849 86
Frais d'exploitation	805 60	665 47	582 01	755 53	487 30	.....	459 00	.....	.....	547 86	1,045 31	.....	5,348 08
Réparat. ordinaires	9 85	.....	91 94	.....	9 30	.....	.....	.....	493 41	.....	.....	.....	604 50
do extraordinair.	.....	117 64	.....	.....	.....	552 22	481 75	507 07	.....	.....	1,414 19	824 41	3,897 28
Totaux	815 45	783 11	673 95	755 53	496 60	552 22	940 75	507 07	493 41	547 86	2,459 50	824 41	9,849 86

"NEW DOMINION."

Gages	484 03	497 00	484 50	488 52	453 86	265 19	147 50	140 00	145 00	211 56	484 75	.....	3,801 91
Houille	96 25	.....	105 00	35 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105 00	.....	341 25
Approvisionnem'nts	.....	.....	.....	.....	5 68	.....	.....	.....	.....	.....	79 76	37 66	123 10
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	32 25	.....	.....	.....	.....	39 00	.....	71 25
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 00	.....	16 00
Réparations	.....	.....	.....	35 95	.....	16 08	259 84	170 11	64 62	40 00	579 47	22 19	1,188 26
Pilotage	.....	.....	.....	.....	4 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 00
Remorquage	240 00	297 00	372 00	685 00	60 00	201 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,855 45
Quaiage	.....	.....	.....	.....	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	51 43	.....	56 43
Menues dépenses	.....	.....	.....	60 00	.....	28 68	.....	.....	.....	9 45	.....	10 00	108 13
Totaux	820 28	794 00	961 50	1,304 47	528 54	543 65	407 34	310 11	209 62	261 01	1,355 41	69 85	7,565 78
Frais d'exploitation	820 28	794 00	961 50	1,268 52	528 54	527 57	.....	.....	.....	221 01	589 75	.....	5,711 17
Réparat. ordinaires	.....	.....	.....	35 95	.....	16 08	.....	.....	209 62	40 00	.....	.....	301 65
do extraordinair.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	407 34	310 11	.....	.....	765 66	69 85	1,552 96
Totaux	820 28	794 00	961 50	1,304 47	528 54	543 65	407 34	310 11	209 62	261 01	1,355 41	69 85	7,565 78

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"CAPE BRETON."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	487 75	470 91	484 50	476 69	302 50	147 50	147 50	140 00	195 63	404 50	487 99	.....	3,745 47
Houille	4 00	.....	301 20	.....	17 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	117 30	439 60
Approvisionnem'nts	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 70	.....	.....	.....	242 71	253 41
Equipement	.....	.....	3 99	.....	4 93	.....	.....	77 59	.....	.....	25 50	.....	112 01
Eau	36 81	56 08	35 00	.....	57 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	185 40
Réparations	.....	.....	10 20	.....	.....	1 09	166 82	.....	55 00	529 17	94 70	126 00	982 98
Remorquage	675 00	600 00	650 00	.....	675 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,600 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	3 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 80
Menues dépenses	.....	15 50	.....	.....	3 00	.....	.....	42 91	.....	.....	.....	.....	61 41
Totaux	1,203 56	1,142 49	1,484 89	476 69	1,063 84	148 59	314 32	271 20	250 63	933 67	608 19	486 01	8,384 08
Frais d'exploitation.	1,203 56	1,142 49	1,474 69	476 69	1,063 84	.....	.....	.....	.....	.....	473 63	117 30	5,952 20
Réparat. ordinaires.	.....	.....	10 20	.....	.....	.....	.....	.....	250 63	.....	.....	.....	260 83
do extraordinair.	.....	.....	.....	.....	.....	148 59	314 32	271 20	.....	933 67	134 56	368 71	2,171 05
Totaux	1,203 56	1,142 49	1,484 89	476 69	1,063 84	148 59	314 32	271 20	250 63	933 67	608 19	486 01	8,384 08

"PRINCE EDWARD."

Gages	487 75	445 27	517 37	573 78	522 57	147 50	160 25	140 00	145 00	145 00	346 24	.....	3,630 73
Houille	.....	.....	.....	149 60	4 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	153 66
Approvisionnem'nts	.....	.....	.....	.....	19 55	15 98	.....	.....	.....	.....	20 00	.....	55 53
Equipement	.....	.....	.....	44 00	.....	3 00	228 66	.....	.....	.....	40 00	.....	315 65
Eau	.....	80 00	40 00	40 00	28 93	.....	.....	.....	.....	5 00	31 33	.....	225 26
Réparations	.....	.....	.....	314 23	49 11	35 11	.....	67 16	.....	.....	482 64	200 70	1,148 95

Remorquage	450 00	.....	1,075 00	675 00	400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,600 00
Dép. contingentes	.....	.....	.....	.....	.....	1 94	4 10	.....	9 00	.....	.....	.....	15 04
Total	937 75	525 27	1,632 37	1,796 61	1,024 22	203 53	393 01	207 16	154 00	150 00	920 21	200 70	8,144 83
Frais d'exploitation	937 75	525 27	1,632 37	1,482 38	975 11	.....	.....	.....	.....	.....	920 21	.....	6,473 09
Réparat. ordinaires	.....	.....	.....	.....	49 11	.....	.....	.....	154 00	.....	.....	.....	203 11
do extraordin.	.....	.....	.....	314 23	.....	203 53	393 01	207 16	.....	150 00	.....	200 70	1,468 63
Totaux	937 75	525 27	1,632 37	1,796 61	1,024 22	203 43	393 01	207 16	154 00	150 00	920 21	200 70	8,144 83

"GEO. McKENZIE."

Gages	443 26	452 28	452 03	487 75	481 25	147 50	147 50	140 00	145 00	234 75	266 56	.....	3,397 88
Houille	167 00	37 40	112 20	122 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	439 00
Approvisionnements	.....	2 80	.....	2 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57 82	133 60	196 72
Equipement	.....	.....	154 19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92 04	.....	93 96	340 19
Eau	14 44	24 00	13 50	57 00	12 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120 94
Réparations	1 70	28 17	.....	3 00	.....	127 02	175 84	78 79	.....	748 95	93 01	.....	1,256 48
Remorquage	1,360 81	525 00	800 00	531 94	379 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,596 85
Quaiage	.....	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83 80	93 80
Dépenses conting.	.....	14 45	16 65	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	2 35	.....	48 45
Totaux	1,987 21	1,094 10	1,548 57	1,204 59	887 35	274 52	323 34	218 79	145 00	1,075 74	419 74	311 36	9,490 31
Frais d'exploitation	1,985 51	1,065 93	1,548 57	1,201 59	887 35	.....	.....	.....	.....	.....	287 48	.....	6,976 43
Réparat. ordinaires	1 70	28 17	.....	3 00	.....	.....	.....	.....	145 00	.....	.....	.....	177 87
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	274 52	323 34	218 79	.....	1,075 74	132 26	311 36	2,336 01
Totaux	1,987 21	1,094 10	1,548 57	1,204 59	887 35	274 52	323 34	218 79	145 00	1,075 74	419 74	311 36	9,490 31

ETAT détaillé de la déponse des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"CHALLENGE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Gages	430 00	414 67	405 00	405 00	359 81	132 15	115 00	115 00	185 15	250 00	333 74	404 58	3,550 10
Houille	.....	.....	.....	186 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	106 00	922 92	1,215 67
Bois	23 00	67 50	11 25	81 19	7 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	190 82
Vivres	110 00	103 87	100 00	95 70	83 33	.....	.....	.....	.....	.....	92 25	100 00	685 15
Approvisionnements	18 57	.....	10 36	2 61	2 70	.....	.....	2 04	.....	27 30	.....	7 75	71 33
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 27	15 25	8 95	40 47
Réparations	57 61	95 41	99 43	67 33	400 00	1,812 10	3 35	1,271 55	3,482 06	2,572 65	4,204 25	673 25	14,739 00
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 00	.....	13 00
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17 50	.....	17 50
Menues dépenses	6 70	21 11	.....	54 60	.....	.....	3 17	14 15	.....	37 97	.....	9 94	147 64
Totaux	645 88	702 56	626 04	893 18	853 72	1,944 25	121 52	1,402 74	3,667 21	2,904 19	4,782 00	2,127 39	20,670 68
Frais d'exploitation	588 27	607 15	526 61	825 85	453 72	132 15	118 17	131 19	185 15	331 54	577 74	1,454 14	5,931 68
Réparat. ordinaires	30 02	68 16	15 55	17 06	400 00	.....	3 35	59 40	111 36	397 93	4 65	18 25	1,125 73
do extraordin.	27 59	27 25	83 88	50 27	.....	1,812 10	.....	1,212 15	3,370 70	2,174 72	4,199 61	655 00	13,613 27
Totaux	645 88	702 56	626 04	893 18	853 72	1,944 25	121 52	1,402 74	3,667 21	2,904 19	4,782 00	2,127 39	20,670 68

"NIPISSING."

Gages	516 50	419 00	337 00	486 00	361 25	139 76	282 97	527 39	714 75	684 76	751 93	439 66	5,660 97
Houille	.....	106 50	87 80	147 08	179 16	.....	.....	.....	.....	.....	30 00	641 99	1,192 53
Bois	60 00	44 25	66 75	21 12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	192 12
Vivres	139 3	76 65	110 25	108 00	85 25	.....	.....	.....	.....	.....	34 83	103 88	658 21
Approvisionnement	19 42	3 52	49 87	4 30	6 00	1 20	.....	.....	5 10	53 10	61 50	.....	204 01
Equipement	10 00	.....	14 19	.....	1 39	.....	.....	.....	.....	3 75	23 75	47 27	100 35
Réparations	148 50	141 84	56 48	132 31	62 88	161 56	48 55	22 00	772 03	3,660 73	1,673 82	439 50	7,320 20
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00	15 00

Remorquage	75 00	.....	.....	110 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00	235 00
Menues dépenses	6 50	80 00	24 56	6 17	5 55	.....	.....	.....	.....	.....	9 81	100 56	233 15
Totaux	975 27	871 76	746 90	1,014 98	701 48	302 52	331 52	549 39	1,491 88	4,402 34	2,585 64	1,837 86	15,811 54
Frais d'exploitation.	826 77	729 92	690 42	882 67	638 60	140 96	282 97	527 39	719 85	741 61	911 82	1,398 36	8,491 34
Réparat. ordinaires.	148 50	141 84	56 48	132 31	62 88	73 06	.....	22 00	.....	272 00	797 82	439 50	2,146 39
do extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	88 50	48 55	.....	772 03	3,388 73	876 00	.....	5,173 81
Totaux	975 27	871 76	746 90	1,014 98	701 48	302 52	331 52	549 39	1,491 88	4,402 34	2,585 64	1,837 86	15,811 54

"QUEEN."

Gages	336 86	332 40	327 00	312 00	279 00	62 00	.....	.....	.....	257 50	195 64	274 88	2,377 28
Houille	.....	312 00	27 00	17 88	.....	77 22	.....	.....	.....	.....	290 00	90 00	814 10
Bois	.....	.....	.....	.....	24 00	4 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28 75
Vivres	72 00	84 00	84 00	84 00	39 20	59 20	.....	.....	.....	.....	29 55	72 00	523 95
Approvisionnem'nts	1 53	3 31	.....	19 83	31 25	1 60	.....	.....	.....	50 38	68 55	2 62	179 07
Equipement	.....	.....	70 36	.....	.....	8 00	.....	.....	.....	3 75	4 80	51 63	138 54
Réparations	12 15	35 30	28 91	12 36	35 70	82 00	.....	.....	144 57	306 35	351 01	10 47	1,018 82
Remorquage	.....	.....	.....	122 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 50	.....	128 25
Menues dépenses	.....	11 00	80 00	.....	2 50	.....	.....	.....	.....	6 95	.....	8 31	108 76
Totaux	422 54	778 01	617 27	568 82	411 65	294 77	.....	.....	144 57	624 93	945 05	509 91	5,317 52
Frais d'exploitation.	410 39	742 71	588 36	556 46	375 95	212 77	.....	.....	.....	318 58	594 04	499 44	4,298 70
Réparat. ordinaires.	12 15	35 30	28 91	12 36	35 70	82 00	.....	.....	.....	122 04	351 01	10 47	689 94
do extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144 57	184 31	.....	.....	328 88
Totaux	422 54	778 01	617 27	568 82	411 65	294 77	.....	.....	144 57	624 93	945 05	509 91	5,317 52

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"ONTARIO."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	379 19	341 00	395 00	395 00	197 50	43 00	45 50	40 00	112 00	203 66	400 00	400 00	2,951 85
Houille	534 86	94 41	.....	348 00	341 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225 68	1,543 97
Vivres	93 97	104 51	100 00	100 00	100 00	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	100 00	698 48
Approvisionnem'nts	.....	35 44	56 85	.....	3 49	.....	.....	.....	.....	33 15	.....	.....	128 93
Equipement	361 24	17 83	80 63	50 53	.....	.....	.....	.....	.....	2 50	.....	88 94	601 67
Réparations	126 02	10 00	15 90	45 26	46 83	.....	.....	8 80	.....	500 94	.....	17 11	770 86
Pilotage	.....	2 00	.....	.....	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 00
Remorquage	640 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	350 00	990 00
Menues dépenses	122 83	7 59	3 60	0 75	21 55	.....	.....	.....	.....	.....	4 86	4 90	166 08
Totaux	2,258 11	612 78	651 98	939 54	716 39	43 00	45 50	48 80	112 00	740 25	504 86	1,186 63	7,859 84
Frais d'exploitation	2,132 09	602 78	636 08	894 28	669 56	43 00	45 50	40 00	112 00	239 31	504 86	1,169 52	7,088 98
Réparat. ordinaires	126 02	10 00	15 90	3 60	46 83	.....	.....	8 80	.....	370 94	.....	17 11	599 20
do extraordinaires	.....	.....	.....	41 66	.....	.....	.....	.....	.....	130 00	.....	.....	171 66
Totaux	2,258 11	612 78	651 98	939 54	716 39	43 00	45 50	48 80	112 00	740 25	504 86	1,186 63	7,859 84

"ST. LOUIS."

Gages	145 00	145 00	145 00	145 00	106 32	25 33	20 00	20 00	20 00	20 00	30 00	147 53	969 18
Houille	68 50	51 84	.....	126 07	17 57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68 51	332 49
Bois	11 50	22 75	4 50	.....	4 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43 25
Vivres	44 00	44 00	44 00	44 00	32 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34 00	242 26
Approvisionnem'nts	.....	.....	51 00	.....	3 25	.....	.....	.....	.....	.....	42 58	10 84	107 67
Equipement	.....	.....	75 65	22 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	97 71

Réparations.....	34 40	9 50	133 66	57 60	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	10 42	29 26	574 84
Dépenses conting....	.....	40 50	3 20	6 10	12 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 25	68 30
Totaux	303 40	313 59	457 01	400 83	476 15	25 33	20 00	20 00	20 00	20 00	83 00	296 39	2,435 70
Frais d'exploitation	269 00	304 09	323 35	343 23	176 15	25 33	20 00	20 00	20 00	20 00	72 58	267 13	1,860 86
Réparat. ordinaires.	34 40	9 50	133 66	57 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 42	29 26	274 84
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	300 00
	303 40	313 59	457 01	400 83	476 15	25 33	20 00	20 00	20 00	20 00	83 00	296 39	2,435 70

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'année expirée le 30 juin 1885.

"ST. LAWRENCE."

NATURE DES MATIÈRES ENLEVÉES.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
													Vgs. cubes.
Argile	.....	.....	.....	.....	.....	700	2,978	2,975	.....	87½	.....	700	7,440½
Bill., v. bois de ser., fer, arg. et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,098	3,674	4,287½	.....	700	9,759½
Sable ordinaire	700	4,375	1,312½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,387½
Vase	10,850	5,950	11,900	9,275	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37,975
Totaux	11,550	10,325	13,212½	9,275	.....	700	2,978	4,073	3,674	4,375	.....	1,400	61,562½

"CANADA."

Cailloux	.....	.....	.....	360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	360
Argile et pierre	630	2,700	3,420	382½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,340	7,122
Sable ordinaire	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,340
Vase	630	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	630
Totaux	1,260	2,700	3,420	742½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,340	19,462½

"NEW DOMINION."

Cailloux	.....	.....	.....	.....	950	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	950
Cendre de charbon	.....	.....	.....	.....	1,615	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 615
Argile	3,825	.....	5,525	2,750	2,170	.....	.....	.....	.....	.....	.....	770	15,040
Argile et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 435	4,435
Sable ordinaire	5,390	12,070	9,325	11,950	1,900	.....	.....	.....	.....	.....	70	.....	40,705
Sable très fin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,120	3,570	4,690
Totaux	9,215	12,070	14,850	14,700	6,635	.....	.....	.....	.....	.....	1,190	8,775	67,435

"CAPE BRETON."

Tuf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	320	.....	320
Gravier	3,862	.....	2,472	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,334
Argile	.....	.....	2,468	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,468
Sable ordinaire	5,765	7,475	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,240
Sable très fin	.....	3,705	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,705
Vase	1,423	1,430	6,630	14,960	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,433
Totaux	11,050	12,610	11,560	14,960	.....	.....	.....	.....	.....	.....	320	.....	50,500

"PRINCE EDWARD."

Tuf	.....	720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	720
Argile	.....	1,225	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,813	4,038
Sable ordinaire	8,895	5,015	6,570	5,370	1,692	.....	.....	.....	.....	.....	1,125	5,589	34,256
Vase	.....	.....	6,570	5,370	1,693	.....	.....	.....	.....	.....	1,125	1,303	16,061
Totaux	8,895	6,960	13,140	10,740	3,385	.....	.....	.....	.....	.....	2,250	9,705	55,075

"GEO. McKENZIE."

Tuf	.....	.....	.....	3,495	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,495
Argile et pierre	.....	.....	.....	.....	1,642½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,642½
Sable ordinaire	.....	1,880	790	165	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,835
Vase	3,780	1,371	.....	1,200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,351
Totaux	3,780	3,251	790	4,860	1,642½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,323½

"CHALLENGE."

Gravier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	800	800
Argile	.....	225	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225
Sable et pierre	.....	700	725	419	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,844
Sable ordinaire	7,925	3,100	5,925	2,819	450	.....	.....	.....	.....	.....	150	5,625	25,994
Totaux	7,925	4,025	6,650	3,238	450	.....	.....	.....	.....	.....	150	6,425	28,863

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"NIPISSING."

NATURE DES MATIÈRES ENLEVÉES.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
													Vgs. cubes.
Tuf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	683	728
Cailloux	125	1,635	1,598	3,540	900	.....	.....	.....	.....	.....	45	684	8,527
Gravier	400	225	640	.....	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,865
Argile	2,875	4,005	7,062	4,020	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,962
Argile et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	660	660
Sable ordinaire	2,950	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	240	3,190
Totaux	6,350	5,865	9,300	7,560	1,500	.....	.....	.....	.....	.....	90	2,267	32,932

"QUEEN."

Cailloux	.....	.....	.....	.....	980	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,170	2,150
Gravier	.....	.....	840	168	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,008
Argile	4,032	4,004	3,444	3,220	1,848	.....	.....	.....	.....	.....	952	3,046	20,546
Argile et pierre	784	1,064	140	336	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	448	2,772
Totaux	4,816	5,068	4,424	3,724	2,828	.....	.....	.....	.....	.....	952	4,664	26,476

"ONTARIO."

Cailloux	.....	3,280	1,034	690	480	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,484
Gravier	.....	480	1,033	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,513
Argile	5,940	7,410	12,573	9,540	990	.....	.....	.....	.....	.....	5,400	2,700	44,553
Sable ordinaire	5,024	2,350	.....	1,010	3,030	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,520	13,934
Vase	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,080	.....	1,080
Totaux	10,964	13,520	14,640	11,240	4,500	.....	.....	.....	.....	.....	6,480	5,220	66,564

"SAINT-LOUIS."

Tuf	.....	510	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	510
Argile	7,285	6,665	7,605	7,205	3,890	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,545	36,195
Totaux	7,285	7,175	7,605	7,205	3,890	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,545	36,705

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités; la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.

"CHALLENGE."

Localités.	Tuf.	Argile et sable.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Argile.	Gravier.	Cailloux.	Vase.	Totaux.
Kingsville	.....	1,844	17,769	.....	225	.....	.....	.....	19,838
Morpeth	.....	.....	2,450	.....	.....	.....	.....	.....	2,450
Goderich	.....	.....	1,675	.....	.....	.....	.....	.....	1,675
Kincardine	.....	.....	4,100	.....	.....	800	.....	.....	4,900
	.....	1,844	25,994	.....	225	800	.....	.....	28,863

Total de la dépense annuelle, $20,670.68. Coût par verge cube, 71¼c.

"NIPISSING."

Rigaud	.....	.....	2,950	.....	2,875	625	500	.....	6,950
Saint-Charles	.....	.....	.....	.....	15,087	640	6,398	.....	22,125
Ottawa	.....	.....	.....	.....	.....	600	900	.....	1,500
Sainte-Anne	728	.....	.....	.....	.....	.....	729	.....	1,457
Pointe Claire	.....	660	.....	.....	.....	.....	.....	.....	660
Moulins de Pierreville	.....	.....	240	.....	.....	.....	.....	.....	240
	728	660	3,190	.....	17,962	1,865	8,527	.....	32,932

Total de la dépense annuelle, $15,811.54. Coût par verge cube, 48$\frac{1}{73}$c.

"QUEEN."

Laprairie	.....	2,324	.....	.....	14,700	1,008	.....	.....	18,032
L'Orignal	.....	.....	.....	.....	1,848	.....	.....	.....	1,848
Ottawa	.....	.....	.....	.....	.....	.....	980	.....	980
Rigaud	.....	448	.....	.....	3,998	.....	1,170	.....	5,616
	.....	2,772	.....	.....	20,546	1,008	2,150	.....	26,476

Total de la dépense annuelle, $5,317.52. Coût par verge cube, 20$\frac{1}{12}$c.

"ONTARIO."

Rivière Napanee	.....	.....	6,824	.....	9,780	.....	.....	.....	16,600
Shannonville	.....	.....	6,390	.....	27,753	1,513	5,484	.....	41,140
Kingston	.....	.....	.....	.....	7,020	.....	.....	1,080	8,100
Port-Hope	.....	.....	720	.....	.....	.....	.....	.....	720
	.....	.....	13,934	.....	44,553	1,513	5,484	1,080	66,564

Total de la dépense annuelle, $7,859 84. Coût par verge cube, 11$\frac{7}{8}$c.

"SAINT-LOUIS."

.....	510	.....	.....	.....	36,195	.....	.....	.....	36,705

Total de la dépense annuelle, $2,435.70. Coût par verge cube, 6$\frac{5}{8}$c.

DÉTAILS des dragages faits dans les provinces maritimes

DRAGUEUR.	LOCALITÉ.	COMTÉ.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		
			Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
"New Dominion"	Embouchure de Jemseg	Comté de Queen	15,585	1,860 86	
	Battures d'Oromocto	Sunbury	37,150	4,435 74	
	Quai d'Indiantown	Saint-Jean	1,615	192 83	
	Moulins de Murray	do	3,120	372 52	
	Traverse Sainte-Marie	York	4,760	568 35	
	Gibson	do	5,205	621 47	8,051 77
"Canada"	Mabou	Inverness			
"Cape Breton"	Etang Benacadie	Cap-Breton			
	Ile Christmas	do			
	Etang Campbell	Inverness			
	Whycocomagh	do			
	Marine Slip Co	Richmond			
"Prince Edward"	Summerside	Prince			
	Jetée de la pointe Hurd	do			
"St. Lawrence"	Grande Dune	Northumberland	37,975	10,121 67	
	Outer Bar	do	6,387½	1,702 50	
	Navy Island	Saint-Jean	10,062½	2,682 01	
	Long Quai	do	7,137½	1,902 40	16,408 58
"Geo. McKenzie"	Lunenburg	Lunenburg			
	Rivière John	Pictou			
	Descousse	Richmond			
	Port-Mulgrave	Guysboro'			
	Port-Hastings	Inverness			
			128,997½		24,460 35

DRAGAGE.	NOUVEAU-BRUNSWICK.		NOUVELLE-ECOSSE.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.
"New Dominion"	67,435	8,051 77		
"Canada"			11,340	6,228 19
"Cape Breton"			50,500	8,922 63
"Prince Edward"				
"St. Lawrence"	61,562½	16,408 58		
"Geo. McKenzie"			14,323½	10,099 91
	128,997½	24,460 35	76,163½	25,250 73

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Nouvelle-Écosse.			Ile du Prince-Édouard.			Quantité par chaque dragueur.	Total de la dépense.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	67,435	8,051 77
11,340	6,228 19	6,228 19	.....	.....	.....	11,340	6,228 19
6,435	1,136 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19,045	3,364 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,940	872 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19,760	3,491 31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
320	56 53	8,922 63	.....	.....	.....	50,500	8,922 63
.....	.....	.....	15,855	2,495 34	.....	.....	.....
.....	.....	.....	39,220	6,172 67	8,668 01	55,075	8,668 01
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	61,562½	16,408 58
3,780	2,665 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,041	2,849 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,860	3,426 93	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,372½	967 78	.....	.....	.....	.....	.....	.....
270	190 37	10,099 91	.....	.....	.....	14,323½	10,099 91
76,163½	.....	25,250 73	55,075	.....	8,668 01	260,236	58,379 09

Ile du Prince-Édouard.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs cubes.	$ cts.	Verges cubes.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	C
.....	.....	67,435	7,565 78	485 99	8,051 77	11·94004
.....	.....	11,340	5,852 27	375 92	6,228 19	54·9223
.....	.....	50,500	8,384 08	538 55	8,922 63	17·6685
55,075	8,668 01	55,075	8,144 83	523 18	8,668 01	15·7385
.....	.....	61,562½	15,418 19	990 39	16,408 58	26·6535
.....	.....	14,323½	9,490 31	609 60	10,099 91	70·513
55,075	8,668 01	260,236	54,855 46	3,523 63	58,379 09	22·43

FRAIS de dragage dans la Nouvelle-Écosse, pour les treize années terminées le 30 juin 1885.

Comté.	Localité.	Total pour les douze années terminées le 30 juin 1884.			Pour l'exercice 1884-85.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes	$ cts.	$ cts.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,649 15	
	Havre-au-Bouche	10,568	2,498 48					10,568	2,498 48	
	Tracadie	2,580	675 26	6,822 89				2,580	675 26	6,822 89
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1,635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	54,600	17,781 54					54,600	17,781 54	
	Petite Baie Glacée	27,212½	9,464 94					27,212½	9,464 94	
	Port-Caledonia	17,412½	8,242 21					17,412½	8,242 21	
	Étang de Bénacadie	14,425	4,856 92		6,435	1,136 98		20,860	5,993 90	
	Ile Christmas			49,621 17	19,045	3,364 98	4,501 96	19,045	3,364 98	54,123 13
Colchester	Tatamagouche	43,500	10,864 31	10,864 31				43,500	10,864 31	10,864 31
Cumberland	Parrsboro'	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	50,885	9,908 28	22,712 96				50,885	9,908 28	22,712 96
Digby	Digby	12,585	5,056 29	5,056 29				12,585	5,056 29	5,056 29
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53					5,400	1,413 53	
	Rivière Larry	26,230	6,546 70					26,230	6,546 70	
	Port-Mulgrave	2,160	782 00		1,372½	967 78		3,532½	1,749 78	
	Sherbrooke	1,260	496 49	9,238 72			967 78	1,260	496 49	10,206 50
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Passage d'eau d'Halifax	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Anse aux Harengs	12,111	8,015 50					12,111	8,015 05	
	Ketch Harbour	2,989	985 59					2,989	985 59	
	Quai de Richmond	792	182 53					792	182 53	
	Quai de Roche	1,750	620 28					1,750	620 28	
	Terminus de ch de fer, Halifax	19,290	6,187 38					19,290	6,187 38	
	Jeddore	21,515	4,958 56	25,606 48				21,515	4,958 56	25,606 48

Inverness	Whycocomagh	.....	.....	.....	19,760	3,491 31	.....	19,760	3,491 31	
	Etang Campbell	.....	.....	.....	4,940	872 83	.....	4,940	872 83	
	Port-Hastings	.....	.....	.....	270	190 37	.....	270	190 37	
	Chéticamp	54 135	11,731 08	.....	.....	.....	.....	54,135	11,731 08	
	Mabou	41,107	17,661 81	29,392 89	11,340	6,228 19	10,782 70	52,447	23,890 00	40,175 59
Lunenburg	Lunenburg	66,730	19,529 17	.....	3,780	2,665 40	.....	70,510	22,194 57	
	Baie Mahone	21,844	5,958 65	.....	.....	.....	.....	21,844	5,958 65	
	Anse Vogler	11,610	5,075 53	30,563 35	.....	.....	2,665 40	11,610	5,075 53	33,228 75
Pictou	Quai de la Cie houill. d'Acadie.	10,240	3,560 26	.....	.....	.....	.....	10,240	3,560 26	
	Mines Albion	9,745	2,181 25	.....	.....	.....	.....	9,475	2,181 25	
	Rivière Est	104,795	25,067 22	.....	.....	.....	.....	104,795	25,067 22	
	Quai de la Cie houill. d'Halifax.	1,650	359 90	.....	.....	.....	.....	1,650	359 90	
	Quai public de Pictou	31,920	7,433 56	.....	.....	.....	.....	31,920	7,433 56	
	Quai du chemin de fer Pictou	29,889	9,264 29	.....	.....	.....	.....	29,889	9,264 29	
	Débarcadère de Pictou	7,345	2,880 01	.....	.....	.....	.....	7,345	2,880 01	
	Quai de la houillère de Vale	1,395	682 15	.....	.....	.....	.....	1,395	682 15	
	Rivière John, etc	81,132	19,394 55	.....	4,041	2,849 43	.....	85,173	22,243 98	
	Rivière-du-Milieu	13,400	4,274 66	.....	.....	.....	.....	13,400	4,274 66	
	New-Glasgow	26,310	5,705 09	80,802 94	.....	.....	2,849 43	26,310	5,705 09	83,652 37
Queen's	Liverpool	12,940	4,762 38	4,762 38	.....	.....	.....	12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond	D'Escousse, Cap-la-Ronde	7,000	2,535 20	.....	4,860	3,426 93	.....	11,860	5,962 13	
	Canal Saint-Pierre	78,891	24,277 56	.....	.....	.....	.....	78,891	24,277 56	
	Saint-Pierre	7,150	2,407 41	.....	.....	.....	.....	7,150	2,407 41	
	Grand Goulet	23,584	5,570 49	.....	.....	.....	.....	23,584	5,570 49	
	Rivière Bourgeois	18,920	4,468 87	.....	.....	.....	.....	18,920	4,468 87	
	Cale de Marine	.....	.....	39,259 53	320	56 53	3,483 46	320	56 53	42,742 99
Shelburne	Lockeport	20,825	6,334 85	6,334 85	.....	.....	.....	20,825	6,334 85	6,334 85
Yarmouth	Yarmouth	42,517	13,687 25	13,687 25	.....	.....	.....	42,517	13,687 25	13,687 25
Hants	Windsor	5,450	1,627 60	1,627 60	.....	.....	.....	5,450	1,627 60	1,627 60
		1,157,328	337,989 29	337,989 29	76,163½	25,250 73	25,250 73	1,233,491½	363,240 02	363,240 02

FRAIS de dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les treize exercices terminés le 30 juin 1885.

Comté.	Localité.	Total pour les douze exercices terminé le 30 juin 1884.			Pour l'exercice 1884-85.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
Gloucester	Bathurst	72,607½	20,629 52	20,629 52				72,607½	20,629 52	20,629 52
Kent	Richibouctou	47,735	14,299 54					47,735	14,299 54	
	Cocagne	14,580	4,831 02					14,580	4,831 02	
	Bouctouche	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	do Pointe du Prêtre	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	do Pte de la Chapelle	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	do Quai de Robertson	45	14 23	26,499 80				45	14 23	26,499 80
Northumberland	Fer à Cheval	160,417½	44,594 13					160,417½	44,594 13	
	Outer Bar	6,737½	2,330 17		6,387½	1,702 50		13,125	4,032 67	
	Grande Dune			46,924 30	37,975	10,121 67	11,824 17	37,975	10,121 67	58,748 47
Queen's	Grand Lac	34,160	6,375 44					34,160	6,375 44	
	do Anse McMann	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg	45,720	10,256 88		15,585	1,860 86		61,305	12,117 74	
	Washademoak	48,975	6,340 83	27,495 97			1,860 86	48,975	6,340 83	29,356 83
St-Jean	Terminus du chemin de fer Int.	139,810	37,130 01					139,810	37,130 01	
	Ile Navy	6,300	2,754 17		10,062½	2,682 01		16,362½	5,436 18	
	Anse au Marbre	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Moulins de Murray	9,310	1,360 93		3,120	372 52		12,430	1,733 45	
	Quai d'Indiantown				1,615	192 83		1,615	192 83	
	Long Quai			45,619 51	7,137½	1,902 40	5,149 76	7,137½	1,902 40	50,769 27
Sunbury	Oromocto	107,003	22,671 12	22,671 12	37,150	4,435 74	4,435 74	144,153	27,106 86	27,106 86
Westmoreland	Pointe du Chêne	33,750	9,432 00	9,432 00				33,750	9,432 00	9,432 00
York	Frédéricton	39,395	7,699 15					39,395	7,699 15	
	Traverse Sainte-Marie	10,810	6,259 01		4,760	568 35		15,570	6,827 36	
	Gibson			13,958 16	5,205	621 47	1,189 82	5,205	621 47	15,147 98
*Dragueur *New Dominion*			777 84	777 84					777 84	777 84
		818,375½	214,008 22	214,008 22	128,997½	24,460 35	24,460 35	977,373	238,468 57	238,468 57

* Dragueur non employé en 1880-81 ; les frais ci-dessus étant pour entretien et réparations.

FRAIS de dragage dans l'Ile du Prince-Edouard, pour les treize années terminées au 30 juin 1885.

Comté.	Localité.	Total pour les douze années terminées le 30 juin 1884.			Pour l'exercice 1884-85.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes	$ cts.	$ cts.
King	Grande Rivière	46,140	8,963 97	.....	.....	.....	.....	46,110	8,963 97	
	Rivière Montague	106,140	17,119 43	.....	.....	.....	.....	106,140	17,119 43	
Queen	Murray Harbour	44,430	7,378 33	33,461 73	.....	.....	.....	44,430	7,378 33	33,461 73
	Quai du ch. de f., Charlottetown	41,303	10,264 56	.....	.....	.....	.....	41,303	10,264 56	
	Passage d'eau do	4,045	670 61	.....	.....	.....	.....	4,045	670 61	
	Crapaud	75,970	19,151 46	.....	.....	.....	.....	75,970	19,151 46	
	Pownal	44,400	9,604 55	.....	.....	.....	.....	44,400	9,604 55	
	Rocky Point	91,440	14,661 16	.....	.....	.....	.....	91,440	14,661 16	
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72	.....	.....	.....	.....	17,860	6,326 72	
	Iles Wood	2,780	548 00	.....	.....	.....	.....	2,780	548 00	
	Creek des Neuf-Milles	31,650	6,286 46	.....	.....	.....	.....	31,650	6,286 46	
	Quai de Hickey	750	150 51	.....	.....	.....	.....	750	150 51	
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28	.....	.....	.....	.....	12,165	2,441 28	
	Pinette	3,825	756 24	.....	.....	.....	.....	3,825	756 24	
	Fort Augustus	3,195	631 68	.....	.....	.....	.....	3,195	631 68	
	Passage d'eau, Southport	33,015	5,528 75	77,021 98	.....	.....	.....	33,015	5,528 75	77,021 98
Prince	Summerside	.....	.....	.....	15,855	2,495 34	.....	15,855	2,495 34	
	Jetée de Hurd's Point	.....	.....	.....	39,220	6,172 67	8,668 01	39,220	6,172 67	8,668 01
		559,078	110,483 71	110,483 71	55,075	8,668 01	8,668 01	614,153	119,151 72	119,151 72

FRAIS de dragage dans Québec, pour les treize années terminées le 30 juin 1885, pris sur les crédits pour les provinces maritimes.

Iles de la Mad'leine, comté de Gaspé.	Havre-aux-Maisons	6,800	2,392 92	.....	.....	.....	.....	6,800	2,392 92	
	Havre Amherst	495	242 05	2,634 97	.....	.....	.....	495	242 05	2,634 97
Témiscouata	Rivière du Loup	2,587½	825 47	825 47	.....	.....	.....	2,587½	825 47	825 47
Rimouski	*Quai du ch. de fer, Rimouski.	.....	.....	.....	8,122½	3,997 59	3,997 59	8,122½	3,997 59	3,997 59
		9,882½	3,460 44	3,460 44	8,122½	3,997 59	3,997 59	18,005	7,458 03	7,458 03

* A même la somme votée pour dragage à Québec.

ETAT des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées et le coût de ces dragages, pour les treize années terminées le 30 juin 1885

Exercice.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	$ cts.
1872-73	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	.....	.....	.....	.....	61,320	21,663 20	0 35·328
1873-74	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	.....	.....	83,125	23,334 10	0 28·071
1874-75	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0 33·354
1875-76	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	.....	.....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0 21·642
1876-77	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	.....	.....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0 23·594
1877-78	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	.....	.....	82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0 23·983
1878-79	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0 21·950
1879-80	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0 28·197
1880-81	44,315	12,385 85	87,117½	23,061 64	2,317½	693 44	46,335	9,298 53	180,085	45,439 46	0 25·232
1881-82	79,640	18,626 87	89,566½	33,363 71	.....	.....	47,325	9,356 57	216,531½	61,347 15	0 28·331
1882-83	48,565	13,422 70	143,616½	42,996 93	.....	.....	68,535	11,080 37	260,716½	67,500 00	0 25·890
1883-84	47,057½	17,103 38	157,559½	49,050 58	.....	.....	79,750	13,355 05	284,367	79,509 01	0 27·961
1884-85	128,997½	24,460 35	76,163½	25,250 73	8,122½	3,997 59	55,075	8,668 01	268,358½	62,376 68	0 23·25
	977,373	238,468 62	1,190,906½	351,304 74	18,005	7,458 03	614,158	119,151 72	2,800,442½	716,383 11	0 25·58

ETAT des travaux de dragage faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées à la main et le coût de ces dragages, pour les treize années terminées le 30 juin 1885.

1878-79	.....	.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 26·58
1879-80	.....	.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29·64
1880-81	.....	.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 22·98
1881-82	.....	.....	10,640	2,650 00	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24·90
1882-83	.....	.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30·41
1883-84	.....	.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45·78
1884-85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30·03

ETAT des travaux de dragage exécutés dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, pour chaque dragueur, pour les treize exercices expirés le 30 juin 1885.

Drageur.	Quantité totale et coût pour les treize exercices depuis 1872-73 jusqu'à 1883-84.			1884-85.			Total pour les treize exercices expirés le 30 juin 1885.		
	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.
	Vgs. cubes.	$ cts.	Cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	Cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	Cts.
"New Dominion"	441,158	95,570 70	21·66	67,435	8,051 77	11·940	508,593	103,622 47	20·37
"Canada"	370,889	122,344 55	32·98	11,340	6,228 19	54·922	382,229	128,572 74	33·63
"Cape Breton"	452,228	113,558 63	25·11	50,500	8,922 63	17·668	502,728	122,481 26	24·36
"Prince Edward"	569,913	112,234 64	19·69	55,075	8,668 01	15·738	624,988	120,902 65	19·34
"St. Lawrence"	438,529	135,788 78	30·96	61,562½	16,408 58	26·653	500,091½	152,197 36	30·43
"Geo. McKenzie"	253,907	72,009 13	28·36	14,323½	10,099 91	70·513	268,230½	82,109 04	30·61
	2,526,624	651,506 43	25·78	260,236	58,379 09	22·43	2,786,860	709,885 52	25·47

ETAT des travaux de dragage exécutés à la main dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense, dans chaque localité, pour les treize exercices expirés le 30 juin 1885.

Localité.	De 1872-73 à 1883-84=Douze exercice.			1884-85.			Total pour les treize exercices expirés le 30 juin 1885.		
	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.
	Vgs. cubes.	$ cts.	Cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	Cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	Cts.
Parrsboro	42,595	12,804 68	30·06	Nil.	Nil.	Nil.	42,595	12,804 68	30·06
Windsor	5,450	1,627 60	29·86	Nil.	Nil.	Nil.	5,450	1,627 60	29·86
	48,045	14,432 28	.....	Nil.	Nil.	Nil.	48,045	14,432 28	300.3

ANNEXE No 6.

RAPPORTS

AU SUJET DES TRAVAUX DONT ON A DEMANDÉ L'EXÉCUTION SUR LA

Rivière des Outaouais et le lac Témiscamingue,

PAR

H. F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF, ET THOS GUERIN, I.C.,

ACCOMPAGNÉS D'UN MÉMOIRE DU

RÉV. C. A. M. PARADIS, O.M.I.

ANNEXE No 6

RAPPORTS DE MM. PERLEY ET GUERIN, AU SUJET DES TRAVAUX DONT ON A DEMANDÉ L'EXÉCUTION SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ET LE LAC TÉMISCAMINGUE, ACCOMPAGNÉS D'UN MÉMOIRE DU RÉVÉREND PÈRE PARADIS.

Réf. n° 57,815.

OTTAWA, 18 mars 1885.

MONSIEUR,—Vu que, dans le cours des quelques dernières années, l'attention de l'honorable ministre a été attirée sur plusieurs projets ayant pour but d'améliorer le haut de la rivière des Outaouais, et de faciliter le flottage du bois, le département a voté, pendant la session de 1884, un crédit pour payer les frais de l'étude jugée nécessaire.

Cette étude fut confiée à M. Thomas Guerin, ingénieur du département, que ses connaissances scientifiques et l'exercice de sa profession pendant de nombreuses années rendaient éminemment propre à remplir la tâche à lui ainsi échue, et j'ai maintenant à soumettre, pour l'information et l'examen de l'honorable ministre, le rapport et les plans préparés par ce monsieur.

Le service accompli par M. Guerin est sommairement exposé dans l'extrait suivant des instructions préparées pour sa gouverne :—

" Il y a quatre projets d'amélioration du haut de l'Outaouais :

" 1° Construire, au rapide de la Montagne, une digue d'une hauteur suffisante pour faire monter jusqu'au niveau du lac Témiscamingue la partie de l'Outaouais qui s'étend jusqu'au pied de ce lac, dans le but de permettre une navigation continue depuis la tête du lac jusqu'au rapide de la Montagne, qui est à 11 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawa, point avec lequel une communication pourrait être établie au moyen d'un embranchement de chemin de fer ou d'une grande voie publique.

" 2° Construire, au pied du lac Témiscamingue, une digue d'une hauteur suffisante pour faire monter l'eau du lac et la maintenir à 15 pieds au-dessus de son niveau normal d'été, dans le but de retenir cette eau jusqu'à ce que la rivière des Outaouais ait baissé au point que le flottage ou la descente du bois se fasse difficilement, et que la quantité d'eau fournie aux scieries d'Ottawa soit diminuée, alors que des pertuis seront ouverts dans la digue et qu'on lâchera les eaux emprisonnées pour faire monter la rivière, ou pour fournir un volume d'eau plus considérable aux scieries.

" 3° Construire, d'un côté à l'autre de la rivière des Outaouais, immédiatement en amont du confluent de la Mattawa, une digue d'une hauteur suffisante pour hausser l'eau de l'Outaouais, en amont de cette digue, jusqu'au niveau du lac Témiscamingue, et ainsi amener la navigation presqu'immédiatement en correspondance avec les facilités offertes par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

4° Une proposition du révérend monsieur Paradis, prêtre missionnaire au lac Témiscamingue, d'abaisser ce lac de 21½ pieds, et de construire au rapide des Erables —7 milles en amont de Mattawa—une écluse de hauteur suffisante pour obtenir une navigation d'eau morte jusqu'à la tête du lac Témiscamingue.

Quant aux projets 1 et 2, je dirai ici qu'aux dates du 16 février 1882 et du 12 avril 1883, j'ai soumis des lettres qui ont été publiées dans le rapport annuel pour 1883, et je les reproduis plus bas vu qu'elles se rattachent au sujet qui nous occupe.

Pour en revenir au rapport de M. Guerin, on verra qu'il décrit la rivière des Outaouais, depuis la Mattawa, en montant, jusqu'à la tête du lac Témiscamingue,

ainsi que la rivière Blanche—l'une des trois rivières qui se jettent dans le lac—sur un parcours de 24 milles, disant qu'elle est actuellement navigable sur cette distance lorsque l'eau y est la plus basse, et sur celle de 30 milles lorsque l'eau est à son niveau le plus haut. La deuxième rivière, les Quinze, qu'ont dit être l'Outaouais, est un grand cours d'eau, mais elle est interrompue par beaucoup de cascades et de chutes, et, par conséquent, innavigable. La troisième est la rivière à la Loutre, cours d'eau comparativement petit.

Le lac Témiscamingue a ses hautes eaux dans la dernière partie de mai, époque à laquelle il commence à baisser; il atteint la période des basses eaux en octobre et commence alors presque immédiatement à monter. La différence moyenne entre les hautes et les basses eaux est de 12½ pieds, mais cette différence a atteint 19 pieds les années où des crues extraordinaires se sont produites. M. Guerin a traité à fond la question de convertir le lac Témiscamingue en un réservoir, suivant le projet n° 2, et il termine son examen en disant qu'il serait "futile d'essayer à alimenter les scieries de la Chaudière (Ottawa), ou à fournir assez d'eau pour flotter des billots dans la rivière (des Outaouais), au moyen d'une accumulation de 15 pieds dans le lac Témiscamingue, et qu'il faudrait une accumulation de plus de 15 pieds pour arriver à cette fin, mais qu'alors il en résulterait qu'une étendue de bonne terre serait submergée à la tête du lac."

Ceci confirme l'opinion émise dans ma lettre du 16 février 1882, que la décharge des eaux emprisonnées dans le lac, pendant l'étiage de l'Outaouais, ne profiterait pas aux scieries de la Chaudière.

En supposant que ce projet pût être réalisé, on estime que la digue et les ouvrages pour régler la décharge des eaux, etc., coûteraient $1,045,500.

A l'égard du projet n° 1 consistant à construire, aux rapides de la Montagne, une digue d'une hauteur suffisante pour supprimer le Long-Sault, qui a 7¼ milles de longueur et une pente de 53½ pieds, et obtenir ainsi une navigation ininterrompue jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, M. Guerin dit qu'il faudrait augmenter jusqu'à 8 pieds la profondeur d'eau au pied du lac, non seulement pour les besoins de la navigation, mais pour diminuer la force du courant; et il propose de donner à la digue voulue la hauteur nécessaire pour hausser de 2½ pieds, d'une manière permanente, le niveau du lac. En adoptant ce projet on obtiendrait 94 milles de navigation d'eau dormante, soit—en ajoutant la distance sur laquelle la rivière Blanche pourrait être utilisée, savoir, 30 milles—un total de 124 milles.

On place à $2,100,000 le coût de la digue, des glissoires, etc., que nécessiterait la mise à exécution de ce plan.

Le projet n° 4, d'abaisser de 21½ pieds le niveau du lac Témiscamingue, et de construire à la tête du rapide des Erables, une écluse de hauteur suffisante pour noyer le Long Sault, diffère du projet n° 1 en ce qu'il faudrait faire une grande somme de dragage ou excavation à la décharge du lac Témiscamingue, ou, ce qui est la même chose, à la tête du Long Sault, en outre de la construction d'une digue, de glissoires pour le bois, etc.

Le chenal, au pied du lac Témiscamingue, est divisé en deux par une île; la partie est est le chenal principal dans lequel l'eau coule toujours, tandis que la partie ouest ne sert que pendant les crues, lorsque le lac a monté jusqu'à un certain point, et qu'il reste au-dessous de son niveau normal. M. Guerin propose d'approfondir seulement le chenal est, mais il serait impossible de le faire à cause de la grande vitesse et de la force du courant qui empêcheraient de mettre en position ou de faire fonctionner l'outillage et les machines à draguer ou creuser. En outre, que ferait- n des matières qu'il faudrait enlever sur une distance de 1¼ mille pour obtenir la profondeur de 24 pieds nécessaire à l'exécution de ce projet—matières dont la quantité s'élèverait à 960,000 verges cubes?

Autant qu'on a pu s'en assurer, ces matières sont des cailloux de toutes grosseurs, d'entre lesquels toutes les pierres plus petites et le gravier ont été chassés par la grande force du courant, et j'ai appris de M. Guerin qu'il peut se faire que ce dépôt de cailloux recouvre de la roche compacte.

Par l'adoption de ce projet une grande étendue de terre autour de la partie supérieure du lac Témiscamingue (pas moins de 15,000 acres actuellement submergées)

deviendrait utile à la colonisation, et les terrains bas, à la tête du lac, qui actuellement ne sont pas cultivables à cause de leur grande humidité, acquerraient de la valeur, mais la navigation de la rivière Blanche serait ruinée.

Le coût de la digue, du dragage, des excavations, des glissoires, etc., que nécessiterait la réalisation de ce projet, serait de $2,327,500.

Une modification de ce projet serait de construire la digue au rapide des Erables, qui sont à 4½ milles de Mattawa, et d'amener ainsi la navigation à cette distance du chemin de fer Canadien du Pacifique. On estime que cela coûterait $2,656,500.

J'ai déjà dit que ce plan a été proposé par le révérend M. Paradis, et j'annexe au présent rapport son mémoire sur le sujet.

M. Guerin n'a évidemment pas examiné le projet n° 1 dans son ensemble, car, tel que soumis, il a été suggéré que la digue en travers de l'Outaouais, en amont du confluent de la Mattawa, devrait avoir la hauteur voulue pour faire monter l'eau de la rivière, en amont de cette digue, jusqu'au niveau du lac Témiscamingue. M. Guerin ne discute que la construction d'une digue ayant les proportions voulues pour noyer le rapide de la Montagne et créer seulement une navigation continue jusqu'au pied du Long Sault—distance de 32¾ milles—en sorte que les difficultés et les obstacles causés par le Long Sault demeureraient.

On estime que les travaux suggérés coûteraient $2,594,000; mais les avantages à retirer de leur construction seraient pratiquement nuls.

M. Guerin a discuté la question des matériaux avec lesquels on devrait construire les digues dont il s'agit dans les projets soumis; il a repoussé l'emploi du bois, disant que ce n'est pas ce qu'il faut, et recommande qu'on ne se serve que de pierre; ses calculs de la force, des dimensions et de la stabilité des constructions projetées sont basés sur l'emploi de la pierre seulement. Je suis parfaitement d'accord avec cette recommandation; les estimations de coût qui ont été fournies comprennent la construction de digues en maçonnerie, qui, bien qu'exigeant le plus de dépense po ur le moment, se trouveraient les plus sûres, les plus satisfaisantes et les plus économiques à la fin, attendu qu'une fois construites le but atteint serait permanent et durable, et que les frais d'entretien et de réparation seraient réduits à un minimum.

La question des frais qu'entraînerait la mise à l'exécution des différents projets a été soigneusement pesée, et dans tous les cas la digue des plus grandes dimensions, c'est-à-dire ayant un facteur de 4 pour la stabilité, a été prise pour les fins des estimations. Les montants totaux peuvent paraître élevés, excessifs même, en comparaison des résultats à obtenir, mais il ne faut pas oublier que la construction d'une digne à n'importe lequel des points suggérés serait un ouvrage d'importance dont le pendant n'existe peut-être pas. Les hautes digues dont parle M. Guerin sont, à proprement parler, des barrages que l'on a construits en travers de vallées à sec dans le but d'y amasser et enfermer de l'eau; leur construction a été jusqu'à un certain point une chose facile, attendu qu'elles ont été élevées dans un pays où l'on peut dire que l'hiver est inconnu.

Une digue—à proprement parler, un barrage (car le véritable sens du mot digue a été faussé, un barrage étant une construction en travers d'une rivière ou d'un cours d'eau, par-dessus le sommet ou la crête de laquelle l'eau passe constamment)—en travers de l'Outaouais aurait à être construite dans le lit de la rivière et exposée aux longues gelées d'hiver, aux fortes crues de printemps, aux fréquents changements du niveau de l'eau pendant l'été et à un courant rapide toujours. Si l'on joint à cela le fait que la saison propice pour la pose des fondations se borne à une couple de mois, il est facile de voir que ce serait un ouvrage long et dispendieux à construire. Il a donc fallu adopter un prix élevé dans la préparation des estimations de coût.

Le projet n° 1, savoir, celui de construire au rapide de la Montagne un barrage qui aurait pour effet de supprimer le Long Sault et de donner une nappe d'eau navigable de 130 milles de longueur, est soumis comme étant le plus facile à réaliser et celui qui produira le plus d'avantages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

M. A. Gobeil, secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, 12 vrier 1885.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions du 1 juin dernier, m'enjoignant de faire l'étude et un rapport des différents projets soumis au département concernant certaines améliorations que l'on a proposé de faire aux rapides du haut de la rivière des Outaouais et au lac Témiscamingue, je me suis rendu à Mattawan le 6 du même mois. Là je me procurai tout l'équipement nécessaire, et je partis le 10 pour le lac Témiscamingue.

Arrivé au pied de ce lac, je partageai mon monde en deux détachements dont l'un fut chargé de faire une levée hydrographique de l'Outaouais depuis ce point jusqu'à l'embouchure de la rivière Mattawan, ou le village de Mattawan, tandis que l'autre, avec moi-même, se rendit à la tête du lac pour faire l'examen nécessaire de cette dernière localité.

Un petit bateau à vapeur appartenant à M. Latour, marchand de bois, navigue sur le lac et sert principalement à remorquer des radeaux. Ce bateau nous fut très utile chaque fois que nous eûmes à remonter ou descendre le lac, car à cause des grands vents qui y sont fréquents il serait tout à fait dangereux pour de petites embarcations lourdement chargées comme les nôtres l'étaient, de tenter une pareille entreprise.

La rivière depuis Mattawan jusqu'au lac Témiscamingue.—Depuis Mattawan jusqu'au lac Témiscamingue les bords de la rivière sont presque partout rocheux et escarpés, s'élevant parfois à une hauteur de 400 pieds. L'espèce de roche est du gneiss et de la syénite, excepté à la tête du lac où il y a un banc de très beau calcaire. La navigation est interrompue, pendant les 14 premiers milles de cette distance, par quatre rapides qui sont un obstacle au trafic qui peut résulter de la colonisation de cette région. A l'eau basse ces rapides ont une inclinaison totale de 28 pieds ; on les appelle les rapides de la Demi-charge, de la Cave, des Erables, et de la Montagne.

Immédiatement en amont du rapide de la Montagne commence une étendue d'excellente navigation d'environ 19 milles, appelée le lac des Sept-Lieues, dont la largeur varie de 1,000 à 1,600 pieds. Bien que sa largeur ne soit pas beaucoup plus grande que celle de la rivière en beaucoup d'endroits, on peut dire avec assez de raison que c'est un lac, attendu que son inclinaison totale, de la tête au pied, n'est que de 6 pouces.

Nous avons sondé ce lac à plusieurs endroits, et lui avons trouvé, en général, une profondeur d'environ 60 pieds. A un endroit il avait 397 pieds et nulle part moins de 30. Nous avons obtenu, dans le voisinage du rapide de la Montagne, une section longitudinale par laquelle on peut voir que ce lac est le résultat de l'obstacle ou barrage naturel à son pied—appelé rapide de la Montagne—qui refoule l'eau et la tient aussi calme que le réservoir d'un moulin.

A la tête du lac des Sept-Lieues, commence un autre formidable obstacle à la navigation, savoir, le Long-Sault, qui est rapide, continu et violent sur une distance de 7¼ milles, et qui, à l'eau basse, a une pente totale de 52½ pieds.

Le lac Témiscamingue commence à la tête du rapide en dernier lieu mentionné. A l'exception de quelques rares endroits de peu d'étendue, ses bords sont escarpés comme ceux de la rivière à partir de Mattawan. Ce lac est de forme irrégulière. Il a environ 68 milles de longueur et environ 115·25 milles de superficie. Une chose qui frappe lorsqu'on remonte ce lac, c'est que les cours d'eau qui s'y jettent sont tous de violents rapides, fait qui peut s'expliquer par la nature de ses bords. Ces cours d'eau seraient précieux comme puissance hydraulique pour les colons qui s'établiraient dans cette contrée.

A la tête du lac, le caractère des bords change entièrement; leur nature rocheuse et abrupte disparaît. Trois rivières se jettent dans le lac, à cet endroit; ce sont, par ordre de grandeur, la rivière des Quinze, la rivière Blanche et la rivière à la Loutre.

Rivière des Quinze.—La rivière des Quinze, qu'on dit n'être autre que celle des Outaouais, est un grand cours d'eau; et, ainsi que son nom l'indique, elle a quinze rapides.

La Blanche.—La rivière Blanche est un cours d'eau si tranquille et si dépourvu de mouvement en apparence, qu'à première vue on est tenté de le prendre pour un bras du lac. Nous en avons fait un examen hydrographique sur une distance d'environ 5 milles, à partir de son embouchure. Sa profondeur variait de 20 à 16 pieds, et sa largeur de 400 à 320. Sa vitesse moyenne n'excédait pas un dixième de mille à l'heure. Son débit était alors de 531 pieds cubes par seconde; à l'eau basse, il ne serait que de 122 pieds.

Je remontai cette rivière la distance d'environ 24 milles, mesurés sur la vitesse du bateau à vapeur, et trouvai, à cette distance, une profondeur de 8 pieds et une largeur d'environ 200. Nous ne pûmes aller plus loin à cause d'une chute d'environ deux pieds, mais suivant les renseignements fournis par un sauvage, il y a, en amont de cette chute, de l'eau profonde et calme sur un parcours de 6 ou 7 milles. A l'époque où cette excursion fut faite, le niveau du lac était d'environ 5 pieds plus élevé que celui des basses eaux, et de 7 pieds plus bas que son niveau à l'eau haute, en sorte que nous pouvons conclure que cette rivière est navigable sur la distance de 24 milles, à son niveau le plus bas, pour les bateaux tirant de 2½ à 3 pieds d'eau, et sur celle de 30 milles à l'eau haute.

Rivière à la Loutre.—La rivière à la Loutre ressemble à la Blanche près de son embouchure, bien qu'elle n'ait pas la moitié de sa capacité. Nous l'avons examinée sur une distance d'environ 1½ mille et constaté que sa plus grande profondeur était de 10 pieds, sa vitesse de 0·26 pied par seconde, et son débit de 229 pieds cubes par seconde.

Ces faits démontrent que la rivière Blanche et la rivière à la Loutre sont toutes deux des cours d'eau insignifiants, à en juger par le volume d'eau qu'ils débitent, bien que la première sait navigable sur 24 milles de son parcours.

Nature du sol.—A cause des bords élevés et escarpés de l'Outaouais et du lac il n'y eut pas moyen de juger de la nature du sol avant d'arriver à la tête du lac. Là la rivière Blanche et la rivière à la Loutre nous permirent de pénétrer dans l'intérieur et de connaître la nature du sol. La terre, dans le voisinage de ces rivières, est indubitablement bonne. Naturellement, je ne puis estimer l'étendue de bonne terre qu'il y a dans cette région, mais tout ce que nous en avons vu en remontant la Blanche et la Loutre est de qualité supérieure.

Sondages au lac Témiscamingue.—A la tête du lac, depuis l'île du Chef jusqu'à l'extrémité nord, des sondages ont été exécutés dans plusieurs directions ainsi que vous le verrez en consultant le plan ci-joint. La ligne de sonde avait une longueur de 120 pieds qui fut bientôt insuffisante pour toucher fond au sud de l'île du Chef. Je fis demander au département une ligne de 400 pieds qui n'arriva qu'après que nous eussions commencé à opérer sur le lac des Sept-Lieues. Toutefois, toutes les données nécessaires pour l'accomplissement de l'objet en vue furent obtenues par les moyens disponibles, avant notre départ du lac Témiscamingue.

Hautes eaux et basses eaux du lac Témiscamingue.—L'époque des hautes eaux de ce lac est la fin du mois de mai; la fin du mois d'octobre est celle des basses eaux. Lorsque fut fait le présent examen (en juillet) le lac paraissait baisser d'environ deux dixième de pied par jour. Pour savoir à quoi s'en tenir sur le niveau des hautes et des basses eaux, il fallut se renseigner auprès des personnes vivant sur les lieux. M. Latour, à sa scierie, et M. Piché, à sa ferme, indiquèrent certaines marques au moyen desquelles on trouvait les niveaux de l'eau haute et de l'eau basse. Les renseignements fournis par ces deux messieurs s'accordaient assez bien quant au niveau de l'eau haute, mais ils différaient de plus de 18 pouces pour celui de l'eau basse. Ce dernier, toutefois, fut assez exactement obtenu dans le mois d'octobre. En somme, il ressort de tous ces renseignements que la différence de niveau entre les hautes et les basses eaux ordinaires du lac Témiscamingue est d'environ 2½ pieds ; mais il est des années où les crues de printemps font monter le lac de beaucoup au-dessus de son niveau ordinaire des hautes eaux, et il arrive que la différence de niveau entre les hautes et les basses eaux est de plus de 19 pieds.

Inclinaison du Long-Sault—Une levée hydrographique de la rivière des Outaouais a été faite depuis le pied du lac Témiscamingue jusqu'à Mattawan, et de cet examen

il ressort que la pente depuis ce lac jusqu'au lac des Sept-Lieues, où l'inclinaison des rapides du Long-Sault est de 52½ pieds à l'eau basse, et de 49 pieds seulement à l'eau haute. Ceci semble anormal et demande à être expliqué.

En consultant le plan soumis avec le présent rapport, on peut voir qu'à la tête du Long-Sault l'issue du lac Témiscamingue est divisée en deux chenaux par une île; le niveau du fond du chenal est d'environ 7 pieds plus bas que celui du fond du chenal ouest que l'eau basse laisse à sec.

Il suit de là qu'à l'eau haute les deux chenaux continuent à décharger l'eau du lac Témiscamingue, par le Long-Sault, dans le lac des Sept-Lieues. L'issue du lac des Sept-Lieues est au rapide de la Montagne, et la capacité du chenal ici est moindre que les capacités réunies des deux chenaux qui constituent l'issue du lac Témiscamingue, en sorte qu'à l'eau haute ces deux chenaux versent dans le lac des Sept-Lieues plus d'eau que n'en peut écouler l'issue de ce dernier, ce qui fait que le lac des Sept-Lieues monte pendant que le lac Témiscamingue baisse. Il en résulte que la différence de niveau doit être moindre à l'eau haute.

De plus, lorsque le niveau du lac Témiscamingue baisse au point de laisser à sec le chenal ouest, ce lac n'a plus pour issue que le chenal est, qui est presque des mêmes dimensions que l'issue du lac des Sept-Lieues; mais comme la superficie de ce dernier lac est plusieurs fois moindre que celle du lac Témiscamingue, son niveau baisse plus vite, et la différence de niveau est plus grande à l'eau basse qu'en aucun autre temps.

Débit de la rivière des Outaouais.—Le débit du lac des Sept-Lieues a été mesuré au courant immédiatement en amont du rapide de la Montagne, le 21 août dernier. Il était alors de 16.383 pieds cubes par seconde, l'élévation du lac étant de 135.09 au-dessus de la donnée ce jour-là. De ceci il suit qu'à l'eau haute le débit sera de 25.100 pieds cubes par seconde, et qu'à l'eau basse il sera de 14,800 pieds cubes par seconde. Telle est la vitesse du courant de la rivière des Outaouais au sortir du lac des Sept-Lieues.

Digues.—Comme dans chacun des projets soumis au département il est question de construire une digue d'un bord à l'autre de la rivière des Outaouais, il devient nécessaire de faire choix de la matière qu'il convient le mieux d'employer dans la construction de cette digue; et, dans ce choix, il nous faut nous en tenir à la glaise, au bois ou à la pierre. Je ne saurais recommander une digue en glaise ou en terre dans le cas actuel, pour la raison qu'on ne pourrait se procurer cette matière en quantité suffisante dans aucune des localités où l'on propose qu'il soit construit une digue, attendu que les bords de la rivière se composent de roche et de cailloux. Même s'il était possible de se procurer cette matière, il ne serait pas prudent de s'en servir pour construire une digue d'une importance comme celle qu'aurait l'une ou l'autre des digues projetées dans les plans en question. Sa cohésion est incertaine. Une pareille digue pourrait durer plusieurs années, puis se rompre tout à coup sans qu'aucun indice ne prévînt de l'événement. Une taupe pourrait s'y creuser un chemin qui permettrait à l'eau de pénétrer dans la digue et de la détruire, ce qui serait cause d'une inondation capable d'emporter tout ce qu'elle rencontrerait sur son passage.

Une digue en bois peut se dégrader. Elle est plus légère que l'eau, et, par conséquent, pour qu'elle tienne en place, il faut la boulonner au fond ou la charger de pierre. Chaque pied cube de pin dans une digue a, en sus de son propre poids, une force soulevante de trente livres. Pour résister à cette force destructive, il n'y a, dans une digue en bois, que la résistance des boulons qui sont là pour l'assujétir au fond, ou le poids de la pierre dont elle peut être chargée. La première de ces forces est très peu sûre, attendu qu'en beaucoup de cas les trous forés dans le fond pour les boulons sont si grands qu'il n'y a là aucune résistance; l'autre est également peu sûre, car l'enrochement à pierre perdue occupe, dans la digue, un espace d'environ 25 pour 100 plus grand que son propre contenu cubique, en sorte que la pesanteur spécifique de la partie de la digue qu'occupe la pierre n'est pas beaucoup plus grande que celle de l'eau. En outre la quantité de la pierre est tellement moindre que celle

du bois que son utilité comme moyen d'augmenter la stabilité de la digue n'est nullement un agent important.

Il suit de ces faits qu'on ne peut faire aucun calcul sûr relativement à la stabilité d'une digue en bois, car il n'y a pas de données certaines sur lesquelles baser ce calcul. Une digue en bois peut se rompre à tout instant, et ainsi mettre la vie et la propriété en danger ; car les matériaux dont elle se compose, entraînés par l'inondation, détruiront toute construction sur leur passage. C'est pourquoi le bois ne peut être recommandé comme matière propre à être employée dans la construction d'une digue si considérable qu'aucune de celles projetées dans les plans relatifs au lac Témiscamingue.

Il semble évident, d'après l'exposé de la question, que la digue, dans chacun de ces projets, devrait être de l'espèce la plus solide et la plus durable, et réunir toutes les précautions possibles contre les accidents de quelque source que ce soit. Or la maçonnerie en pierre posée au ciment est le seul moyen sûr de construction qui s'offre dans le cas actuel.

Digues en maçonnerie.—Quant à la question d'efficacité d'une digue en maçonnerie il n'est pas difficile d'arriver à une conclusion relativement à la stabilité d'une pareille construction, attendu qu'on peut lui donner la force qu'on veut. Toutefois, ce n'est pas à proprement parler une digue que l'on propose de construire dans aucun des cas actuels ; c'est un barrage.

Une digue emprisonne simplement un volume d'eau et n'a à résister qu'à sa pression hydrostatique, tandis qu'un barrage refoule l'eau en mouvement et doit résister à sa pression tant hydrostatique qu'hydraulique. Vu que l'expression "digue" est employée dans les deux sens par les personnes intéressées dans les projets actuels, je me suis servi de cette expression pour les plans qui accompagnent le présent rapport. Dans chacun des projets soumis la question se réduit à ceci : Il faut construire un barrage d'une hauteur donnée, dont le coût sera un minimum, tandis que sa force sera un maximum.

Attendu que lorsqu'il s'agit d'un ouvrage important il est toujours bon d'étudier la construction des travaux semblables existant déjà et qui ont résisté à l'épreuve du temps et de la science, ainsi a-t-il été fait sans le cas actuel.

Il paraît qu'en France se trouvent deux des barrages les plus importants qui existent,—importants également par leurs dimensions, leur symétrie et leur stabilité. La France a été le berceau de la science hydraulique, et il paraît que le plan de ces deux barrages a été fait avec toute l'habileté pour laquelle sont renommés les ingénieurs français. L'un de ces barrages, sur la rivière Turens, a 50 mètres (164 pieds) de hauteur ; l'autre, sur la rivière Bau, en a 42 (137.79 pieds). L'étude de ces deux barrages a été d'une grande utilité dans le présent examen.

La face extérieure de chacun de ces barrages est une courbe logarithmique que l'on a jugé inutile de suivre dans le cas actuel, pour la raison qu'elle n'aurait pas pour effet de diminuer beaucoup le volume de la maçonnerie—tel étant le but de la courbe—tandis que le travail pour tailler les pierres de manière à ce qu'elles s'adaptent à la courbe augmenteraient considérablement les frais. Un fruit droit est par conséquent adopté pour la face extérieure de chacun des barrages dont le plan est soumis avec le présent rapport.

Largeur du barrage, au sommet.—Dans un pays où il n'y a rien à craindre de la poussée de la glace sur un barrage, la largeur du sommet de ce barrage est une mesure arbitraire qu'on peut choisir à sa fantaisie, du moment qu'on juge l'assise supérieure capable de résister à l'action du volume d'eau qui passe par-dessus le barrage.

Dans le cas actuel c'est différent, car l'assise supérieure peut avoir à résister à l'effort d'un champ de glace mouvant de plusieurs centaines de pieds d'étendue. Pour faire face à la difficulté qui peut se présenter dans un pareil cas, une largeur de 20 pieds, au sommet, est adoptée pour chacun des barrages dont il est question dans le présent rapport. Le barrage de la rivière Turens a 18.75 pieds au sommet.

Stabilité.—Vu le nombre de barrages dont les journaux nous parlent de temps à autre comme s'étant rompus, et les inondations qui s'en sont suivies, causant une

immense destruction de vie et de propriété, la question de stabilité a reçu une attention particulière dans le cas actuel.

Je sais que dans la construction des digues des ingénieurs ont eu pour habitude de donner à ces dernières une force de résistance égale à deux fois l'effort exercé par l'eau accumulée. Eh bien, si l'eau était morte un tel facteur de stabilité serait suffisant pour une digue en maçonnerie, car il ne peut y avoir là d'autre effort que la pression hydrostatique de l'eau ; mais pour un barrage, sur une rivière comme celle des Outaouais, un pareil facteur de stabilité serait un essai dangereux.

Un ingénieur, lorsqu'il fait le plan d'un pont, prend toujours le nombre 4 pour son facteur de sûreté. Il n'y a pas de raison valable pour que ce facteur soit repoussé dans le cas d'un barrage, car ce dernier est exposé à des efforts souvent pour le moins aussi grands que ceux auxquels un pont est sujet.

Dans les plans soumis avec le présent rapport les barrages ont un facteur de 4. Dans le plupart des cas ils sont en double, avec un facteur d'une fraction plus grand que 2 ; la somme de maçonnerie sera donnée dans chaque cas afin que l'on comprenne les mérites des deux au point de vue pécuniaire. Le facteur de stabilité dont il est question ici se rapporte à l'effort qui tend à renverser le barrage. La poussée horizontale de l'eau qui tend à faire glisser les assises de maçonnerie l'une sur l'autre, est un effort qui n'a jamais détruit de barrage que l'on sache.

La partie du barrage où cet effort s'exerce avec la plus grande force est à sa base, et ici il y a, dans le cas actuel, des projections qui pénètrent dans la fondation. Ces projections neutraliseront l'effet de cet effort au pied du barrage.

Dans les barrages dont les plans sont présentement soumis, le poids de quelque portion que ce soit de l'un d'eux sur l'accise de maçonnerie au-dessous d'elle est suffisant pour résister à la poussée horizontale de l'eau accumulée. La résistance que ce poids oppose à une force horizontale sera encore augmentée si les assises sont posées dans une direction perpendiculaire à la ligne d'inclinaison, ainsi qu'indiqué dans la coupe du barrage que l'on propose de construire à la tête du rapide du Long-Sault. Par ce moyen la résistance au glissement augmente autant que la ligne d'inclinaison s'écarte de la ligne verticale.

Ceci posé nous allons examiner, dans leur ordre, les différents projets soumis au département pour régler les eaux du lac Témiscamingue et de la rivière des Outaouais, de manière à les faire servir aux intérêts en vue.

1° Projets soumis.—On propose de construire, au pied du lac Témiscamingue, une digue d'une hauteur suffisante pour faire monter l'eau du lac et la maintenir à 15 pieds au-dessus de son niveau normal d'été, dans le but de retenir cette eau jusqu'à ce que la rivière des Outaouais ait baissé au point que le flottage ou la descente du bois se fasse difficilement, et que la quantité d'eau fournie aux scieries d'Ottawa soit diminuée, alors que des pertuis seront ouverts dans la digue et qu'on lâchera les eaux emprisonnées pour faire monter la rivière, ou pour fournir un volume d'eau plus considérable aux scieries.

En étudiant les documents qui m'ont été fournis sur ce sujet, je vois que vous avez déjà montré l'incertitude du succès d'un pareil projet ; vous avez exposé le fait que la rivière et les différents lacs entre le lac Témiscamingue et la cité d'Ottawa seront si bas à l'époque en question qu'il faudra une grande quantité de l'eau amassée pour les faire monter au niveau nécessaire pour flotter les billots, ou produire un effet sensible aux scieries de la Chaudière ; qu'entre temps, et pendant que l'eau descendra, l'évaporation et la filtration consumeront chacune leur part de l'eau destinée à servir, et que, certainement, un volume considérable de cette eau n'arrivera jamais à la Chaudière.

Je suis en tout point de cet avis, et il ne me reste plus qu'à calculer le coût du barrage, et à examiner l'accomplissement de ses fonctions au lac Témiscamingue.

La localité la plus convenable pour la construction d'un barrage une fois choisie, on a fait un plan de ce dernier de manière à hausser le niveau de l'eau de 15 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau haute ; et l'on verra, en consultant le plan ci-joint, que tous les pertuis que peut admettre le barrage sont placés dans des positions qui leur permettront de verser la plus grande quantité d'eau.

Il y a, dans le chenal ouest, neuf paires de pertuis dont les dimensions sont de 8 x 4 pieds ; la plus longue glissoire est horizontale. Les sommets de ces pertuis sont de niveau avec l'eau haute ordinaire. Dans le chenal est il y a huit paires de pertuis semblables aux autres ; leurs centres sont de niveau avec l'eau basse.

J'ai déjà dit que le débit de la rivière, à l'eau basse, et de 14.800 pieds cubes par seconde. Son débit à l'eau haute, ou débit maximum, est de 25.100 pieds cubes par seconde. Comme le premier est le débit minimum, il est évident que cette quantité est permanemment fournie par les rivières qui se jettent dans le lac, aidées, peut-être, par des tributaires souterrains ; et tout débit en sus de cette quantité doit être dû aux pluies ou aux neiges de la saison. Par exemple, le débit de 25.000 pieds cubes par seconde excède le minimum (14.800) de 10,300 pieds cubes par seconde. Cette dernière quantité doit être fournie par la pluie ou la neige qui la précède ; elle s'accumule dans le lac dont elle hausse généralement le niveau de $12\frac{1}{2}$ pieds, et quelquefois de plus de 19 pieds au-dessus de celui de l'eau basse.

L'étroitesse de l'issue du lac empêchant l'eau accumulée de s'échapper promptement, la saison est généralement finie avant que cette eau se soit écoulée, alors que le débit de la rivière est réduit à ses proportions naturelles de 14·800 pieds cubes par seconde. L'automne dernier, la rivière n'est pas restée dans ce dernier état pendant plus d'une semaine, au bout de laquelle elle commença à monter, bien qu'il ne parût pas avoir assez plu pour expliquer ce gonflement.

On rapporte que pendant un temps considérable, avant que la rivière atteigne son débit minimum, et après qu'elle l'a atteint, les propriétaires de scieries, à la Chaudière, et les fabricants de bois en général, se plaignent qu'il n'y a pas assez d'eau pour mettre leurs machines en mouvement et flotter leurs billots, et l'on dit qu'à l'époque de l'eau haute, ou du débit maximum, la rivière leur fournit beaucoup plus d'eau qu'il ne leur en faut. Pour obvier à cette difficulté l'excédant d'eau du printemps doit être amassé ainsi qu'exposé par le plan que nous sommes à examiner.

Comment sera employée l'eau accumulée.—Comme le débit de 25·100 pieds cubes par seconde est un volume plus grand que ce dont il est besoin, et qu'un débit de 14·800 pieds cubes par seconde ne suffit pas aux fabricants de bois et autres, qu'on prenne la moyenne, $\frac{25{\cdot}100 + 14{\cdot}800}{2} = 19{\cdot}950$ pieds cubes par seconde, et qu'on ajoute au minimum—14·800 pieds cubes—un volume capable de donner un débit constant de 19,950 pieds cubes par seconde.

Par ce moyen l'alimentation devient constante et égale partout. Cette quantité supplémentaire sera 19 950 — 14·800 = 5·150 pieds cubes par seconde, et la quantité accumulée dans le lac devra être mise à contribution d'autant ; en sorte que, par cet arrangement le niveau du lac diminuera à raison de 0·127 pied par jour.

Le barrage a 2,750 pieds de longueur ; il s'en suit qu'à l'époque du débit maximum il y aura, sur ce barrage, une charge d'eau de 1·87 pied, et qu'au temps de l'eau basse, ou du débit minimum, cette charge sera de 1·30 pied. Il ne faudra que $6\frac{3}{10}$ jours pour que la chute d'eau soit réduite du niveau maximum au niveau minimum, et 10 jours après il ne passera plus d'eau sur le barrage ; toute l'eau de la rivière devra passer par les pertuis (*voir* annexe). De plus, lorsque ce barrage sera construit, les fluctuations du niveau du lac entre l'eau haute et l'eau basse ordinaires ne pourront excéder un pied.

La vitesse avec laquelle le niveau du lac baissera démontre que vers la fin de septembre l'eau amassée sera toute partie, et le niveau du lac sera d'un demi-pied plus bas que son niveau ordinaire d'eau haute.

A cette phase du lac il y aurait sur les pertuis du chenal ouest, une charge d'eau de $3\frac{1}{2}$ pieds au-dessus de leurs bases, et sur les pertuis du chenal est une charge d'eau de 12 pieds au-dessus de leurs centres.

Il y aurait alors par les pertuis un débit de 15 014 pieds cubes par seconde, en sorte que vers la fin de septembre et tout le reste de l'année la quantité d'eau versée par ces pertuis ne serait que ce qu'elle est actuellement à l'extrême eau basse.

On pourrait objecter ici que les pertuis ne sont pas assez grands et que s'ils l'étaient davantage ils pourraient fournir un volume d'eau plus considérable, attendu que le niveau du lac excède encore de 12 pieds celui de l'eau basse.

Pour lever tout doute sous ce rapport, supposons que le radier de chaque pertuis du chenal est resté au même niveau qu'avant, vu qu'il ne peut être économiquement établi plus bas, et que sa hauteur atteigne le niveau des bases de ceux du chenal ouest, alors ces pertuis auront 8 x 10½ pieds au lieu de 8 x 4.

Ils ne sauraient être agrandis dans le sens de la largeur, attendu que leurs largeurs réunies occupent toute celle du chenal. Leur donner plus de hauteur serait inutile, car le niveau de l'eau descendra bientôt plus bas que le sommet des pertuis, en sorte que leur hauteur supplémentaire ne servirait de rien. Avec ces dimensions le niveau du lac, au milieu d'octobre, aura baissé au point de rendre le débit entier par les pertuis égal à celui de la rivière à l'extrême eau basse.

Si l'on adopte un projet de ce genre il faudra pourvoir au moyen d'approches des pertuis pour en manœuvrer les portes, car l'eau passant par dessus le barrage empêchera d'y arriver en la manière ordinaire. Pour obvier à cette difficulté, le plan d'un pont de 500 pieds de longueur est indiqué à l'extrémité ouest du barrage, afin de permettre aux gardiens de manœuvrer les pertuis avant que l'eau ne baisse au-dessous de la crête du barrage.

Il faudra aussi construire deux glissoires ou plus en rapport avec ce barrage, afin de pouvoir passer le bois aux différentes phases du niveau du lac Témiscamingue.

D'après les faits ci-dessus il semble évident qu'il serait futile d'essayer à alimenter les scieries de la Chaudière, ou à fournir assez d'eau pour flotter les billots dans la rivière, au moyen d'une accumulation de 15 pieds par-dessus l'eau haute dans le lac Témiscamingue.

Il faudrait une accumulation de plus de 15 pieds pour obtenir le résultat en vue, mais alors une étendue de bonne terre serait submergée à la tête du lac.

1°. Coût de ce projet.—L'exécution de ce projet coûterait la somme de $1,045,500.

Avant d'en finir, il est bon de remarquer que la chute de la digue de Carillon, à l'eau basse, démontre que le débit de la rivière des Outaouais est augmenté de 45 pour 100 par les cours d'eau qui s'y jettent de chaque côté entre le lac Témiscamingue et Carillon. Il semblerait, par conséquent, que ce que vous suggérez dans votre document mentionné au commencement du présent rapport, relativement à l'accumulation de l'eau dans ces rivières latérales, serait une manière de fournir le volume nécessaire aux scieries de la Chaudière et aux fabricants de bois, pour flotter leurs billots, plus praticable que le dispendieux projet d'endiguer le lac Témiscamingue, et m'est avis qu'il serait bon de consacrer quelque attention à l'étude d'un pareil plan.

2° *Barrage au rapide de la Montagne.*—Le projet qui vient ensuite consiste à construire au rapide de la Montagne, une digue de hauteur suffisante pour noyer le rapide du Long-Sault et le rendre navigable, de manière à obtenir une navigation continue depuis la tête du lac Témiscamingue jusqu'au rapide de la Montagne, à moins de 14 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawan.

On allègue à l'appui de ce projet qu'en outre d'augmenter la communication par eau, il aidera aussi grandement aux fabricants de bois en facilitant le flottage des billots sur le Long-Sault qui, actuellement, est un si grand empêchement au mouvement du bois.

En consultant le plan soumis avec le présent rapport, vous verrez par la coupe du chenal à la décharge du lac Témiscamingue, que la profondeur moyenne n'y est que de 5½ pieds à l'eau basse, avec un fond de gros cailloux. Ceci, joint au fait que la vitesse du courant à travers cette gorge serait, même après la construction du barrage, de plus de 6 milles à l'heure, nous force de conclure que sa navigation serait dangereuse pour les bateaux tirant plus de 3 pieds d'eau.

Pour ces raisons j'ai décidé d'augmenter la profondeur moyenne jusqu'à 8 pieds en donnant au barrage la hauteur nécessaire pour hausser le niveau du lac Témiscamingue de 2½ pieds au-dessus de son niveau ordinaire d'eau basse. Même avec cette profondeur il y aura un courant d'une vitesse de 4 milles à l'heure à l'île à la Tête qui est à l'issue du lac.

Il y a pour la construction de ce barrage, deux plans dont l'un a 4 et l'autre 2·29 pour facteur de stabilité.

L'exécution de ce projet donnerait une navigation ininterrompue depuis le rapide de la Montagne jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, et 24 milles de plus sur la rivière Blanche, soit une distance totale de 118 milles. En outre elle faciliterait le flottage du bois en supprimant le rapide du Long-Sault. Coût, $2,067,700.

3° *Abaissement du lac Témiscamingue.*—Le projet qui vient ensuite propose d'abaisser de 21½ pieds le niveau du lac Témiscamingue, et, ceci fait, de construire, à la tête des rapides de la Montagne, une écluse d'une hauteur suffisante pour noyer les rapides du Long-Sault, et ainsi obtenir une navigation continue depuis la tête du lac Témiscamingue jusqu'au pied du lac des Sept-Lieues qui est à moins de 14 milles du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawan, comme dans le premier cas.

On prétend, à l'appui de ce projet, qu'en outre d'assurer aux fabricants de bois les avantages énoncés dans le dernier cas, il mettra en valeur une grande étendue de bonne terre que recouvrent actuellement les eaux supérieures ou sources du lac Témiscamingue.

Dans le cas actuel, comme dans le premier, il devient nécessaire d'obtenir une profondeur moyenne de 8 pieds à la décharge du lac Témiscamingue pour les besoins de la navigation. Pour maintenir le niveau du lac à la même hauteur qu'il aura une fois baissé de 21½ pieds; mais en même temps on creusera l'issue du lac jusqu'à la profondeur de 24 pieds, ce qui donnera une profondeur de 8 pieds pour la navigation.

Lorsqu'on aura obtenu cette profondeur dans le chenal est, la vitesse du courant dans ce chenal sera de 4 milles à l'heure, si on laisse le chenal ouest tel qu'il est; mais si l'on continue l'excavation dans ce dernier jusqu'à ce qu'il se joigne au chenal est, au sud de l'île, la vitesse du courant sera réduite à 2 milles à l'heure.

Dans le premier cas la fouille s'élèvera à 655,000 verges cubes, et dans le dernier à 959,000. Ici se présente la question de savoir s'il serait à propos de faire les frais de 304,000 verges cubes d'excavation dans le but de réduire de 4 milles à 2 milles à l'heure la vitesse du courant. A cause du peu d'étendue du courant, je suis d'avis qu'il serait mieux de différer l'excavation additionnelle.

Les bords de la rivière, tout le long depuis Mattawan jusqu'à la tête du Long-Sault, se composent de roche consistant en gneiss et en syénite, ou d'un mélange des deux. Partout l'on voit des cailloux dont le volume varie de 1 à 8 pieds de diamètre. Telle est la matière qu'on peut s'attendre d'avoir à extraire à la tête du Long-Sault.

Terre conquise sur le lac.—Conformément aux sondages faits à la tête du lac il paraît que lorsque ce projet aura été mis à exécution une superficie de 15,000 acres, actuellement submergée, surgira au-dessus du niveau de l'eau haute. Je n'ai aucun doute qu'une étendue de terre beaucoup plus grande que celle-là sera mise en valeur, mais il ne faudrait rien moins qu'un levé de contour de la tête du lac, pris au niveau de l'eau haute, pour en déterminer la véritable quantité.

Il m'a été impossible de consacrer le temps nécessaire à ce sujet pendant l'année dernière. La quantité donnée ici est celle obtenue par les sondages. L'eau haute pénètre dans le bois où il serait impossible de déterminer ses limites sans faire un levé de contour.

Résultat pour la rivière Blanche.—J'ai déjà dit que les sondages de la rivière Blanche ont accusé une profondeur de 20 pieds près de son embouchure, tandis qu'à une distance de 24 milles, en haut, elle avait 8 pieds de profondeur. Ceci donnerait au fond une pente de 6 pouces par mille. De plus, la largeur de la rivière près de son extrémité inférieure est de 400 pieds; son niveau était de 5 pieds plus haut que l'eau basse lorsqu'on l'a examinée, et son débit était de 531 pieds cubes par seconde.

Il suit de ces données que lorsque le niveau du lac aura été baissé de 21½ pieds, la profondeur de la rivière Blanche, à l'eau basse, ne sera que de 6 pouces, en sorte qu'alors elle ne sera plus navigable.

L'exécution de ce projet assurerait une navigation ininterrompue depuis le rapide de la Montagne jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, distance de 94 milles.

Elle faciliterait les opérations des fabricants de bois en supprimant le rapide du Long-Sault.

Elle mettrait en valeur plus de 15,000 acres de terre actuellement submergées par les eaux du lac Témiscamingue.

Si le barrage que ce projet a en vue a le chiffre 4 pour facteur, il coûtera $2,327,525.

Si le barrage a un facteur de 2·07, il coûtera $2,202,100. Les dimensions de ce dernier barrage sont 18 pieds au sommet, 22 au pied, et 36·47 de hauteur. Ce dessin ne paraît pas au plan ci-joint. Ce qu'on en voit est copié d'une portion du barrage de la rivière Turens.

4° *Rapides des Erables.*—Ce projet a en vue d'abaisser le niveau du lac Témiscamingue comme dans le premier cas, et de construire, au rapide des Erables, un barrage d'une hauteur suffisante pour noyer le Long-Sault.

Tout ce qui a été dit touchant le précédent projet s'applique à celui-ci, si ce n'est qu'il amènera la navigation 4¼ milles plus près du chemin de fer à Mattawan.—Coût, $2,656,525.

5° *Mattawan.*—On propose, par ce projet, de construire, près du confluent de la rivière des Outaouais et de la rivière Mattawan, un barrage d'une hauteur suffisante pour noyer le rapide de la Montagne et ainsi créer une navigation continue depuis Mattawan jusqu'au pied du rapide du Long Sault, distance de 32¾ milles. Ici la navigation est interrompue par le rapide du Long-Sault, dont la longueur est de 7¼ milles.

Pour rendre le rapide de la Montagne navigable à l'eau basse, ce barrage devra être assez haut pour élever de 2½ pieds le niveau du lac des Sept-Lieues.

Vous verrez par le plan ci-joint que deux plans sont soumis pour ce barrage; l'un de ces plans a le chiffre 4, et l'autre 2.17 pour facteur de stabilité. L'exécution du premier coûtera—avec une glissoire longue de 450 pieds—la somme de $2,594,000.

Le dernier, avec une glissoire semblable, coûtera $2,139,380. Il amènera la navigation à 1¼ mille du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawan.

Il aidera aux fabricants de bois, en facilitant le flottage des billots sur les différents rapides qui se rencontrent entre le lac des Sept-Lieues et Mattawan.

Il donnera une navigation continue depuis Mattawan jusqu'au pied du rapide du Long-Sault, distance d'environ 32¾ milles.

Respectueusement soumis,

THOS. GUERIN,

ingénieur, département des travaux publics.

M. Henry F. Perley,
ingénieur en chef des travaux publics.

P.S. Je renvoie, ci-inclus, les documents suivants mentionnés dans votre lettre d'instructions :

1° Rapport de Henry F. Perley, ingénieur en chef, sur l'effet d'un barrage au rapide de la Montagne.
2° Rapport de Henry F. Perley, sur l'effet d'un barrage au lac Témiscamingue
3° Citations de journaux.
4° Rapport du révérend Père Paradis.
5° Plan par sir William Logan.

ANNEXE.

BARRAGE À LA TÊTE DU LONG-SAULT.

Pour trouver le temps que le niveau du lac prendra à descendre du niveau d'eau haute au niveau d'eau basse, après que le barrage aura été construit :

Le barrage aura 2,750 pieds de longueur. A l'époque de l'eau haute, la charge d'eau sur ce barrage sera de 1·87 pied, et, à l'eau basse, de 1·30. Le lac a 125·25 milles en superficie.

La ligne *m o* marque la crête du barrage;
n s, le niveau d'eau haute;

$r\ v$, le niveau d'eau basse;
a, la superficie du lac;
l, la longueur du barrage;
h, la hauteur $m\ n$;
x, toute distance $c\ d$ au-dessous de $n\ s$;
t, le temps que prend le lac pour baisser la distance x.

Or, le débit par-dessus le barrage au niveau de d sera $3{\cdot}55\ l\ (h-x)^{\frac{3}{2}}$, et dans le temps $d\ t$—il s'élèvera à $3{\cdot}55\ l\ (h-x)^{\frac{3}{2}}$ ce qui sera la même chose que $a\ d\ x$ et de là $d\ t = \frac{a\ d\ x}{3{\cdot}55\ l}(h\ x)^{\frac{3}{2}}$—intégrée—et nous avons $t = \frac{a}{3{\cdot}55\ l}\int \frac{d\ x}{(h-x)^{\frac{3}{2}}} = \frac{a}{3{\cdot}55}\ l \times \frac{2}{h-x^{\frac{1}{2}}}$.

Lorsque $n\ s$ descendra à $x\ v$ alors $x = 0{\cdot}57$, et nous aurons alors $t = 0{\cdot}000157\ a = 6\frac{3}{10}$ jours.

Réf. No. 21,274.

AMÉLIORATION DU HAUT DE L'OUTAOUAIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEL, OTTAWA, 16 février 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant à l'égard de certains travaux demandés sur le haut de l'Outaouais, dans le but de l'améliorer et dans l'intérêt du commerce de bois de la vallée de l'Outaouais.

Les travaux demandés ont deux objets différents et distincts en vue:

1° D'augmenter la longueur des eaux navigables en amont de la Mattawa, en construisant un barrage à la tête du rapide de la Montagne, ce qui ferait disparaître le Long Saut, et de créer une nappe d'eau comparativement tranquille jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, distance d'environ quatre-vingt-dix milles, et sur une étendue de quelques milles en remontant la rivière Blanche, ce qui permettrait aux bateaux à vapeur d'arriver jusqu'à moins de douze milles du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawa.

2° De placer un barrage au pied du lac Témiscamingue, dans le but d'élever l'eau du lac jusqu'à une certaine hauteur (que l'on déterminerait plus tard) au-dessus de son niveau normal, dans le but de la retenir jusqu'à l'époque où l'eau de l'Outaouais, à un point quelconque de son cours jusqu'aux chutes de la Chaudière, devient tellement basse qu'elle nuit au flottage du bois équarri ou en grume, ou l'empêche complètement, et alors, en ouvrant les portes ou en ouvrant la vanne, de permettre à l'eau ou à une partie de cette eau ainsi retenue, de se précipiter dans la rivière et de faire flotter le bois.

On voit donc que ces deux propositions, relativement aux buts que l'on veut atteindre, sont opposées l'une à l'autre, et que toutes deux ont pour but l'amélioration de la rivière (*a*) pour l'avantage de ceux qui sont directement intéressés au maintien du commerce du bois, et (*b*) de ceux qui désirent le développement de la région à laquelle on ne peut arriver aujourd'hui par les modes ordinaires de transport, etc, et en même temps pour le bénéfice du commerce de bois par suite des facilités de communication qui en résulteraient.

En amont de l'embouchure de la Mattawa, on peut dire que l'Outaouais ne peut être remontée durant la bonne saison que par les canots, en faisant beaucoup de portages. A environ cinq milles de la Mattawa, on arrive au portage de la Cave et au portage de la Chaudière, qui rachètent les rapides portant les mêmes noms, dont la chute collective est de $11\frac{3}{4}$ pieds. De la tête du rapide de la Chaudière à celui des Erables, qui a une chute de 13 pieds, il y a une distance de quatre milles, et à une autre distance de quatre milles ou de treize milles à partir de Mattawa se trouve le rapide de la Montagne, qui a une chute de 5 pieds 5 pouces, et c'est à la tête de ce rapide que l'on veut construire un barrage pour améliorer la navigation.

Entre le rapide de la Montagne et le pied du Long Saut se trouve le lac de Sept-Lieues, qui est simplement un élargissement de la rivière, dont le courant tranquille passe entre des falaises élevées et des rives rocheuses.

Le Long-Saut a six milles de longueur et consiste en onze estacades et des rapides ayant une chute collective de 48 pieds, à travers un chenal resserré et tortueux. A partir du pied de ce rapide, et jusqu'à environ un mille en aval du ruisseau du Pémican (distance de douze milles), le lac Témiscamingue n'est qu'une partie élargie de l'Outaouais ; mais à partir du point en dernier lieu nommé jusqu'à sa tête, distance d'environ soixante milles, il prend véritablement le caractère d'un lac qui s'élargit à sa partie supérieure jusqu'à cinq milles, et reçoit du côté nord et à la moitié environ de sa longueur, les eaux de la Kippewa, et à sa tête celle de la Blanche et des Quinze. A l'embouchure de ces rivières, et autour des rives du lac, il y a des terres basses qui produisent du foin de grève en quantité considérable.

La proposition d'améliorer la rivière pour les fins de la navigation a été portée à l'attention de l'honorable ministre, et dans le cours de l'automne de 1880, un ingénieur fut envoyé dans ces parages pour faire une étude du régime de la rivière entre le rapide de la Montagne et le Long-Saut ; cependant, avant d'avoir terminé ses travaux il fut attaqué par la maladie qui se termina par son décès, et suivant le rapport qui vous a été adressé le 11 novembre 1880 (n° 9,208), le sous-ingénieur termina cette étude, mais ce dernier ne connaissant pas les instructions données à feu M. Lindsay, il n'a pu obtenir les renseignements nécessaires pour pouvoir faire un rapport approfondi sur le sujet. Il constata que la chute du Long-Saut était de 48 pieds, comme il est dit plus haut, mais je n'avais pas de données suffisantes pour me permettre de déterminer la hauteur du barrage nécessaire pour submerger ces rapides et pour créer à leur place un courant n'ayant pas assez de force pour empêcher ou interrompre la navigation de la rivière ainsi améliorée, par les bateaux à vapeur ou autres embarcations. On ne m'a donné, non plus, aucun renseignement sur la nature de la contrée qui borde la rivière ou les cours d'eau qui s'y jettent de l'un ou l'autre côté, pour me permettre de juger si des dommages sérieux pourraient ou ne pourraient pas résulter de cette élévation permanente de cette partie de la rivière, car il ne faut pas oublier qu'outre cette élévation permanente, la rivière s'élève encore de 15 à 18 pieds à l'époque des crues du printemps, ce qui pourrait inonder plus ou moins certaines parties de la contrée qui sont aujourd'hui entièrement à l'abri de l'atteinte de toute crue de la rivière. De plus, il faudrait pourvoir au passage du bois par-dessus ce barrage et peut-être sur toute la longueur du rapide de la Montagne, au moyen d'une ou de plusieurs glissoires, l'importance des constructions dépendant de la manière dont le bois du lac ou de la Kippewa arriverait au barrage, en radeaux ou par pièces détachées. Faute de tous ces renseignements et de beaucoup d'autres que je n'ai pas énumérés, j'avais recommandé de faire de nouvelles études dans le cours de l'année dernière, mais il n'en a rien été fait.

L'année dernière, par suite de la sécheresse extraordinaire qui a régné dans toute la province d'Ontario et dans la partie ouest de celle de Québec, l'eau est devenue extrêmement basse, tellement qu'à beaucoup d'endroits il n'y en avait pas assez pour flotter les bois en grume et équarri, dont des milliers de pièces sont restées échouées et n'ont pu être descendues jusqu'aux scieries d'Ottawa, ou transportées jusqu'à Québec ou ailleurs. Ce manque d'eau s'est fait gravement sentir aux scieries d'Ottawa, qui n'ont pu, en conséquence, fonctionner que la moitié du temps ordinaire.

Ce manque d'eau fut cause que ceux qui sont intéressés dans le commerce du bois ont demandé la construction d'un barrage au pied du lac Témiscamingue pour en élever l'eau et la maintenir au niveau proposé, afin de pouvoir la lâcher lorsque, par suite du manque d'eau sur les biefs inférieurs de l'Outaouais, il serait difficile sinon impossible de flotter le bois, parce que l'eau ainsi lâchée emporterait tout devant elle. (*Voir* n° 17612.)

Dans le cours de l'été dernier, un examen a été fait au pied du lac Témiscamingue pour obtenir des renseignements devant servir de base à une estimation du coût probable du barrage nécessaire, etc.

Quant à la préparation des plans de ce barrage, ou d'une estimation de son coût, je dois dire que je n'ai rien fait, et je dois avouer que je me suis abstenu de rien faire, parce que plus j'étudiais le problème à résoudre, plus je m'apercevais que je ne possédais pas toutes les données nécessaires pour arriver à sa solution. Ainsi, je voudrais

m'assurer si lorsque l'eau qu'on retiendra dans le lac Témiscamingue sera lâchée en plus ou moins grande quantité, l'effet s'en fera sentir au point où elle sera nécessaire; comme par exemple à un point de la rivière 200 milles en aval du barrage, qui serait, disons, 240 milles en amont d'Ottawa.

Si le chenal de la rivière n'avait qu'une largeur et une profondeur uniformes, et si elle ne recevait aucun affluent, alors nous pourrions raisonnablement calculer que toute l'eau, moins la perte par évaporation et infiltration, passant à travers le barrage, se rendrait au point voulu, grâce à l'augmentation de la hauteur et à la vélocité occasionnée par la quantité de l'eau lâchée dans le chenal, et remplirait le service qu'on en attendrait. Mais cet état de choses n'existe pas, car nous savons que l'Outaouais est une rivière dont la largeur et la profondeur varient beaucoup, qu'elle est entrecoupée de rapides et de chutes, qu'il s'y trouve de vastes étendues d'eau tranquille, et qu'elle reçoit, de plus, bon nombre de cours d'eau grands et petits; et, par conséquent, une grande partie, et peut-être toute l'eau jugée suffisante pour les besoins du service, par les employés chargés de sa distribution au barrage, se perdrait en descendant, serait absorbée par les grandes nappes d'eau et les lacs de la rivière, et remonterait les cours d'eau et les bras latéraux.

Avant d'entreprendre aucune construction, il faudrait que cette question de la perte probable de l'eau fût décidée au moyen d'une étude de la rivière depuis la Chaudière jusqu'au lac Témiscamingue, et des cours d'eau et rivières qui s'y jettent d'un côté ou de l'autre, dans le but de constater, *premièrement*, le régime de la rivière sur toute la longueur indiquée; *secondement*, les points où il est probable ou possible que le bois carré ou en grume s'échouera par suite du manque d'eau; et *troisièmement*, si les cours d'eau en amont de ces points ne pourraient pas être endigués et leur eau retenue pour s'en servir lorsque l'occasion s'en présenterait.

Pour toutes ces raisons je n'offre aucun plan pour les améliorations décrites ci-haut comme nécessaires ou requises, non plus qu'aucune estimation de leur coût probable, parce que je sens que les questions dont la décision m'est laissée sont telles qu'elles exigent de ma part la plus grande circonspection et toutes les connaissances et l'habileté que je puis posséder pour les résoudre, et je sais que je ne puis, avec les renseignements limités que j'ai à ma disposition, entreprendre d'exprimer une opinion quant à la possibilité de mener à bonne fin l'un ou l'autre de ces deux projets.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY P. PERLEY,

ingénieur en chef.

M. F. H. Ennis,
secrétaire, département des travaux publics.

Réf. No. 33,644.

MÉMOIRE—HAUT DE LA RIVIÈRE OUTAOUAIS.

Bureau de l'ingénieur en chef,
département des travaux publics,
Ottawa, 12 avril 1883.

Deux projets relatifs à l'amélioration de l'Outaouais, en amont du confluent de la rivière Mattawa, ont été soumis au département, et des études préliminaires ont été faites et des rapports ont été soumis.

Ces projets ont deux objets en vue.

Le premier projet soumis au département a été la construction d'un barrage aux rapides de la Montagne, douze milles en amont de la Mattawa, d'une hauteur suffisante pour noyer le Long-Saut, qui a une chute totale de 49 pieds, le but étant de créer une étendue ininterrompue de navigation jusqu'à la tête du lac Témiscamingue,

distance de quatre-vingt-dix milles ; et l'on prétend que des bateaux à vapeur peuvent remonter jusqu'à une certaine distance sur la rivière Blanche, qui se décharge à la tête du lac.

Le second projet était de construire un barrage au pied du lac Témiscamingue, dans le but d'élever et de retenir l'eau du lac à une hauteur ne dépassant pas 15 pieds au-dessus de son niveau ordinaire d'été, jusqu'à ce que l'eau de l'Outaouais ait atteint son niveau normal d'été, et alors les eaux ainsi retenues dans le lac pourraient être lâchées dans la rivière dans le double but de flotter le bois et d'en fournir une quantité suffisante aux scieries des chutes de la Chaudière à Ottawa.

On peut donc voir que ces deux projets sont en opposition l'un à l'autre. Si le barrage était construit aux rapides de la Montagne pour favoriser la navigation, alors la rivière en aval resterait, relativement aux scieries et au flottage du bois, telle qu'elle est aujourd'hui, et les propriétaires de scieries à la Chaudière n'en retireraient aucun avantage. Si le second projet était mis à exécution, alors, quant à la navigation, la rivière resterait aussi dans son état actuel.

Je ne suis pas prêt, par suite du manque de renseignements—qu'on ne pourrait obtenir qu'après une étude des plus complètes et des plus minutieuses de la rivière depuis les rapides de la Montagne jusqu'à Ottawa, et dont le coût ne serait pas moins de $5,000 (*voir* ma lettre du 16 février 1882, n° 21274),—à exprimer une opinion sur la possibilité de mettre à exécution le projet de faire du lac Témiscamingue un réservoir pour alimenter l'Outaouais pendant la période des basses eaux ; et je ne puis non plus évaluer le coût d'un barrage aux rapides de la Montagne, ni dire quel serait son effet probable sur la contrée qui se trouve au pied du lac Témiscamingue, sans de nouvelles études approfondies.

L'un ou l'autre de ces deux projets entraînerait une dépense variant de $250,000 à $500,000 ; comme il serait peu sage de construire ces ouvrages en bois ou autres matériaux périssables, ils devraient être construits, si toutefois on le fait, d'une manière plus solide et plus durable, afin d'en assurer la permanence et une dépense minima pour les réparations annuelles.

HENRY F. PERLEY,
ingénieur en chef.

Réf. No. 57815.

MÉMOIRE sur le lac Témiscamingue et les rapides du Long-Sault, considérés par rapport au projet d'élever une digue sur la rivière Ottawa entre Témiscamingue et Mattawan. Présenté à l'hon. sir H. L. Langevin, C.B., C.C.M.G., ministre des travaux publics, Ottawa, par C. A. M. Paradis, ptre O.M.I., missionnaire des sauvages du lac Témiscamingue et de la Baie d'Hudson.

MONSIEUR LE MINISTRE,—Conformément à la promesse que je vous fis au mois de septembre dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre aujourd'hui un exposé aussi complet que possible des renseignements que j'ai pu me procurer au sujet du lac Témiscamingue et des endroits de la rivière Ottawa où le gouvernement a l'intention de faire exécuter certains travaux d'amélioration dans l'intérêt du commerce et de la colonisation.

Je suis surtout heureux de vous présenter un rapport favorable à l'idée que je vous avais émise, de creuser les rapides supérieurs du Long-Sault dans le but d'abaisser le niveau du lac Témiscamingue. C'est ce que j'espère vous démontrer dans la suite de ce mémoire.

I.—PROJET DE CONSTRUIRE UNE ÉCLUSE DE 48 PIEDS AU RAPIDE DE LA MONTAGNE (RIVIÈRE OTTAWA).

Plan existant.—D'après les documents dont M. le député ministre des travaux publics a bien voulu me donner connaissance à son bureau, il serait question de réunir

le lac des Sept-Lieues au lac Témiscamingue dans le but de créer un vaste réservoir destiné à régulariser les décrues de la rivière Ottawa.

Cette réunion des deux lacs susdits devrait s'effectuer au moyen d'une écluse de 48 ou 49 pieds, servant à noyer les rapides du Long-Sault qui, sur un parcours de 6 milles, opposent une barrière presqu'infranchissable entre Témiscamingue et le lac des Sept-Lieues.

La dite écluse devrait être construite à la tête du rapide dit de la Montagne, qui termine le lac des Sept-Lieues, à 11 milles de Mattawan.

II.—NOUVEAU PLAN PLUS SIMPLE ET PLUS AVANTAGEUX :

1°. Abaisser l'écluse ;

2°. La rapprocher de Mattawan.

Avec votre bon plaisir, M. le ministre, je prendrai la liberté de vous proposer un nouvel expédient qui me semble plus simple et sous tous les rapports beaucoup plus avantageux.

Je suggérerais de retrancher 16 pieds de la hauteur de la dite écluse et de la placer au rapide des Erables au lieu du rapide de la Montagne.

III.—RAISONS QUI MOTIVENT CE NOUVEAU PLAN.

I.—Raisons en faveur de l'abaissement de l'écluse.—En diminuant la hauteur de la dite écluse, on obtient le même but que l'on s'était proposé (ce que je vais démontrer dans la suite) et de plus, on s'assure des avantages suivants :

1° Réduction sur le coût en proportion de la diminution dans les travaux.

2° Avec moins de travail, on pourra donner à l'écluse plus de solidité.

3° En raison de son abaissement, la masse d'eau comprimée dans le bassin, exercera une pression moins forte sur les parois de l'écluse, dont la durée sera moins compromise.

4° Que si par hasard (ce que je ne crois pas cependant) il arrivait que quelques endroits des rivages fussent trop bas pour contenir l'inondation, une diminution de 16 pieds sur le niveau du réservoir atténuerait cet inconvénient, ou y remédierait tout à fait.

5° Dans le cas de canalisation, le nombre des sas serait diminué et les vaisseaux introduits en moins de temps du bassin inférieur au bassin supérieur et *vice versa.*

6° La glissoire (*slide*) destinée aux radeaux et autre bois, aurait moins de chute, demanderait moins de longueur par conséquent, et serait aussi d'un entretien plus facile.

II.—Raisons qui font préférer le rapide des Erables à celui de la Montagne pour la construction de l'écluse:

1° Le rapide de la Montagne est éloigné de 11 milles de Mattawan, celui des Erables ne s'en trouve qu'à 7 milles. Ce qui rajoute 4 milles à la navigation du lac Témiscamingue et le fait pour ainsi dire toucher à Mattawan.

2° Entre les Erables et Mattawan, il ne se trouve qu'un rapide sur la rivière Ottawa, celui de la Cave ; lequel rapide, étant plus tard canalisé, rendrait la navigation du lac Témiscamingue continue jusqu'à Mattawa.

Et dans l'hypothèse où l'on mettrait à exécution le projet déjà agité de canaliser la rivière Mattawan, le lac Témiscamingue serait mis en communication directe avec le Nipissingue, la Baie Georgienne et les Grands Lacs ; et, comme l'esprit de progrès monte de jour en jour dans notre jeune pays, qui pourrait assurer que dans un avenir peu éloigné, le lac Témiscamingue n'opérerait pas sa jonction avec le lac Abittibi et par ce dernier avec la Baie d'Hudson.

Les missionnaires, qui chaque année sillonnent ces vastes nappes d'eau sur leurs frêles canots d'écorce, ne peuvent s'empêcher de faire la remarque que la réunion de cette immense chaîne de lacs (dont plusieurs sont de véritables petites mers) par des canaux habilement distribués est loin d'être une chose impossible ; et que ce serait là, en même temps qu'une des beautés caractéristiques de notre pays une source incontestable de richesse et de prospérité. Ce n'est pas ici le lieu de donner une description de ces contrées, mais qu'il suffise de dire en passant, que les richesses de toutes

sortes qu'elles renferment sont loin d'être soupçonnées. Or Témiscamingue est le débouché naturel de toutes ces régions; il importe donc avant tout d'ouvrir une communication entre Témiscamingue et le reste de la province dont l'entrée n'est condamnée, pour ainsi dire, que par un misérable rapide.

3° Mais, laissant de côté, pour le présent, tout rêve étranger, ou du moins relié de loin au projet qui nous occupe, disons que rien ne serait plus facile que de conduire une branche de chemin de fer, depuis la gare de Mattawan jusqu'à la tête de l'écluse, distance de sept milles seulement, et cela sur un terrain très avantageux, soit en suivant les bords de la rivière, soit en traversant un canton déjà avancé en colonisation.

4° Même, en n'envisageant que les transports exigés pour la construction de l'écluse, il y aura une économie certaine, à retrancher quatre milles de navigation difficile ou de chemins raboteux.

5° Les effets que l'on veut obtenir sur les décrues de l'Ottawa par la création de ce bassin se feraient sentir d'une manière encore plus appréciable, en raison du rapprochement du dit réservoir vers le cours inférieur de la rivière.

6° En prolongeant le réservoir sur une longueur de 4 milles, l'accroissement de la masse d'eau qui en résulterait, pourrait être regardé comme une compensation de ce que je propose de lui faire perdre sur la hauteur si cette diminution toutefois donnait lieu à quelques objections.

7° Les conditions topographiques des rapides de la Montagne sont certainement très favorables à la construction de la dite écluse ; mais sous ce rapport, le rapide des Erables ne le cède en rien au premier, comme vous pouvez vous en convaincre en examinant les cartes que j'ai dressées de ces deux endroits, viz :

1° Chenal étroit = 231 pieds.

2° Chenal profond = 2½ brasses moins profond que celui de la Montagne, qui est de 5½ brasses.

3° Assises transversales, de roc solide, mais facile à travailler, grès (*sandstone*) (*voir* le spécimen ci-joint).

4° Ecores élevées et continuées jusqu'à la Montagne et au delà.

5° Pierres de bonne taille en abondance (grès).

IV.—POSSIBILITÉ D'EXÉCUTER CE NOUVEAU PLAN—MOYENS D'Y PARVENIR—ABAISSEMENT DU LAC TÉMISKAMINGUE.

I. Quelques notions préliminaires sur le lac Témiskamingue.—Témiskamingue, nom sauvage qui signifie " Eaux Profondes," est en effet, un lac d'une profondeur incroyable, puisque la moyenne est plus de 100 pieds, et qu'en certains endroits, on atteint au chiffre énorme de plusieurs milles pieds, sa longueur depuis la tête du Long-Sault jusqu'aux bouches de la rivière Blanche est de 70 milles. La plus grande largeur, qui se trouve vers la Tête, est de 9 ou 10 milles.

On a prétendu longtemps, mais à tort, que ce lac était la source de la rivière Ottawa.

Cependant, si ceux qui ont accrédité cette erreur se fussent donné la peine d'une petite excursion dans nos pays sauvages, ils auraient été surpris de remonter plusieurs cent milles encore le cours de cette belle rivière toujours aussi grande, aussi majestueuse au delà de Témiscamingue que sous les fiers collines de la capitale.

En résumé, le lac Témiscamingue n'est autre chose qu'un gigantesque élargissement de la rivière Ottawa. C'est aussi le plus long espace de navigation continue que l'on rencontre sur tout le cours du plus riche tributaire de notre Saint-Laurent.

A ce dernier titre, quels précieux avantages n'y aurait-il pas à retirer pour le commerce et l'industrie d'une navigation de 70 milles à travers un pays où tous les produits abondent, où l'immensité et la fertilité du sol le disputent à la beauté du climat, où des milliers de colons pourraient s'établir à l'aise, et transformer ces plages encore désertes en véritable greniers d'abondance.

Or l'écluse en question serait à coup sûr le moyen le plus efficace de mettre à profit cette navigation et de lui donner même son plus complet développement en y rajoutant une trentaine de milles. Et c'est précisément dans le but de favoriser cet

utile projet que j'ai pris à tâche de démontrer la possibilité d'un expédient propre à aplanir de graves difficultés. Or, cet expédient que je propose, c'est

L'ABAISSEMENT DU LAC TÉMISCAMINGUE.

Cet abaissement est non seulement possible mais encore très facile à obtenir.

A raison de son extrême profondeur, le lac Témiscamingue ne souffrirait aucun détriment d'une réduction d'une vingtaine de pieds de niveau.

II. *Comment on doit s'y prendre pour abaisser le niveau du lac Témiscamingue.*—En jetant un coup d'œil sur les différentes cartes et le tableau comparatif que j'ai dressés à ce sujet, on verra que pour obtenir une réduction de 21 pieds 6 pouces sur le niveau du lac Témiscamingue, il faudra faire disparaître les crêtes rocailleuses qui donnent lieu aux trois rapides supérieurs du Long-Sault, savoir,

1° La Tête	7 pieds	3 pouces.
2° L'Ilet	4 "	9 "
3° Le Rapide-Plat	9 "	6 "
Soit un total de	21 pieds	6 pouces.

Voilà pour le niveau, c'est-à-dire pour amener le lac Témiscamingue au niveau du "Remous du Diable."

Il resterait tout naturellement à creuser davantage pour assurer un chenal d'une profondeur convenable. Mais je laisse ce point à l'estimation des experts; me contentant de faire observer, toujours d'après les sondages fidèlement représentés sur mon tableau que le dragage d'une dizaine de pieds en sus ne serait pas une grosse affaire, puisque chaque rapide se trouve séparé de son voisin par de profonds et vastes remous.

Ces trois rapides se trouvent échelonnés sur un parcours de $1\frac{1}{3}$ mille environ. Evidemment, pour la raison que je viens de mentionner, il ne serait pas nécessaire de draguer sur toute la ligne.

En outre, le lit des susdits rapides ne se compose, jusqu'à une grande profondeur que de cailloux roulés, très faciles à être enlevés, par conséquent.

1ère objection.—Certains endroits resserrés du lac Temiscamingue, savoir, la Presqu'île et l'Opimikang, seraient changés en rapides, si on abaissait de 20 pieds le niveau du dit lac. Ainsi, en voulant éviter un inconvénient, on en causerait un aussi grand et un plus grand peut-être, en interrompant la belle navigation du lac lui-même.

Réponse.—En effet la Presqu'île et l'Opimikang, situés l'un à 1 mille, l'autre à 12 milles de la tête du Long-Sault, sont les seuls endroits du lac Temiscamingue où il se produirait une rupture d'équilibre. Mais que l'on veuille bien examiner que ce ne sont là que de courts barrages, au plus de quelques arpents, immédiatement précédés et suivis de grandes profondeurs, et faciles à enlever, vu qu'ici encore le lit ne se compose que de cailloux roulés.

Voir le "Tableau comparatif" et la carte des sondages.

2e objection.—De si nombreux dragages n'entraîneront-ils pas une dépense plus grande que celle que l'on veut éviter par le nivellement exécuté de cette manière? Et en résumé ne serait-il pas encore plus économique de bâtir une écluse de 49 pieds?

Réponse.—A cette dernière objection, j'opposerai deux chefs de considérations déduites des avantages offerts à la construction de l'écluse d'une part; et de l'autre faisant ressortir les bénéfices que le lac Temiscamingue recevrait directement de cet abaissement de niveau, indépendamment même du réservoir, de l'écluse et de toutes ses conséquences.

Or, dans ce qui précède, je crois avoir suffisamment démontré toutes les raisons en faveur de la première partie de ma thèse, savoir: Que toutes choses égales d'ailleurs, il est plus expédient de réduire la hauteur de l'écluse, etc.

Il me reste maintenant à prouver que les travaux que je suggère d'entreprendre à la tête du Long-Sault, sont de nature à rapporter d'immenses bénéfices; et que même dans le cas où on ne construirait ni réservoir ni écluse, il faudrait dans l'intérêt du lac Témiscamingue, exécuter ces travaux.

V.—Résultats de l'abaissement du lac Témiscamingue.

I. Outre l'avantage incontestable de diminuer de 21' 6" la hauteur de l'écluse, si cette dernière est placée à la Montagne, et de 16 pieds si elle l'est aux Erables, cet abaissement du lac Témiscamingue aurait pour le lac lui-même des résultats encore plus précieux.

Quand je parle ici du lac Témiscamingue, je n'entends pas attirer l'attention sur un coin de terre quelconque, quelque portion insignifiante du pays qu'il soit indifférent de laisser ou non enseveli dans l'oubli ou d'abandonner à sa bonne ou mauvaise fortune. Je signale un immense territoire, une vallée de plusieurs centaines de milles, un joyau de la Puissance qui le dispute en richesse à n'importe quel fleuve de sa couronne. Je me permets, en passant, cette petite réflexion afin de ne pas encourir le reproche immérité de vouloir donner trop d'importance à un sujet qui n'en vaut pas la peine. Cela fait, je reprends le développement de ma proposition.

II. Les prairies.—Malgré son étonnante profondeur, le lac Témiscamingue possède de nombreuses et vastes baies, qui ne sont que des prairies submergées. On peut se faire une idée de la richesse de ces terrains qui se sont formés que de la plus grasse alluvion. D'ailleurs, les parties les plus hautes de ces prairies, qui se découvrent aux eaux basses, donnent une preuve plus que suffisante de leur fertilité par le fourrage abondant qu'elles produisent dans le cours de deux mois seulement qu'elles sont exposées aux bienfaisantes influences de la lumière et de la chaleur.

Mais plus des deux tiers de ces bas-fonds sont condamnés à rester éternellement enfouis sous une couche de 2, 3 ou 4 pieds d'eau.

Que ces plaines submergées soient rendues à l'air, et voilà des cantons entiers qui surgissent comme par enchantement, et n'attendent que le soc de la charrue pour ouvrir leur sein fertile, sans exiger du colon le rude labeur du défrichement.

A la seule tête du lac je compte environ 13,000 acres de ces précieux terrains, sans parler des autres endroits où ce nombre se trouve encore plus que doublé.

Est-ce que l'acquisition de semblables terrains ne suffirait pas à elle seule pour indemniser le gouvernement de toutes les dépenses? Que ces terres soient mises en vente à des prix plus élevés que les autres, personne n'y trouvera à redire. Disons, par exemple, 25,000 acres (il y a plus que cela) à $4 ou $5 de l'acre, voilà un revenu de $100,000 ou $115,000.

Quel est le colon qui ne donnerait pas $5 par acre pour avoir un lot défriché? Ici nous payons $9 ou $10 de l'acre pour faire débarrasser la terre des branches et autres inutilités qui l'encombrent.

III.—Les terrains humides.

Mais il y a plus encore, et c'est sur quoi j'insiste fortement. Toutes les terres de la Tête du Lac, c'est-à-dire celles qui sont arrosées par la rivière Blanche, l'Ottawa et la Loutre, restent submergées trop tard au printemps pour permettre au colon de les ensemencer à point. Ainsi le retard apporté aux semailles entraîne celui de la maturité, alors arrivent des gelées précoces dues justement au trop long séjour de l'humidité sur le sol, et voilà dans une nuit les plus belles espérances renversées. J'ai vu moi-même l'été dernier, des champs de blé de la plus belle venue réduits à néant par une seule gelée intempestive. Qu'on aille pas de là inférer à l'inclémence du climat. A quelques milles de là dans les terrains égouttés rien n'avait souffert.

Pourtant ce sont les terres les plus belles et les plus fertiles qui ont à souffrir de cet inconvénient.

Quel remède y apporter? Abaisser le lac Témiscamingue.

N'y aurait-il que les deux raisons ci-dessus mentionnées, ce serait déjà un grand poids dans la balance, mais il y en a d'autres encore.

IV.—La mine d'argent.

Cette mine déjà célèbre a tenté plusieurs capitalistes, mais il y a une difficulté: les plus riches filons se prolongent en dessous du lac, à peu de profondeur. Or, au dire de M. Wright lui-même, un abaissement de 15 pieds seulement le mettrait à même d'exploiter aisément cette mine dont, il est propriétaire.

LE PONT D'OBATJIWANANG.

Obatjiwanang est l'endroit le plus étroit du lac Témiscamingue, mais ce détroit mesure 11 brasses de profondeur au milieu.

C'est l'endroit où devrait probablement se construire le pont du chemin de fer St.-Jérome-Témiscamingue. Ici encore l'abaissement du lac serait d'un grand secours.

V.—COROLLAIRE.

A la suite des trois puissants motifs que je viens d'énumérer, je ne puis m'empêcher de faire remarquer ici combien est inepte et désastreuse l'opinion de ceux qui proposent de construire une écluse à la Tête du Long-Sault. Evidemment, ces gens-là n'ont pas la moindre idée de ce que c'est que le lac Témiscamingue.

VI.—OBJECTION.

Mais la Rivière Blanche, que l'on dit navigable sur une trentaine de milles, ne cesserait-elle pas de l'être à la suite de l'abaissement du lac?

RÉPONSE.

Je ne le crois pas, et voici pour quelles raisons. D'abord, la rivière Blanche est très profonde, en outre, elle coule sur un terrain d'alluvion où elle saura bien se creuser un lit dès que ses eaux recevront la moindre pente.

Cependant, quand bien même cette érosion n'aurait pas lieu, il y a moins d'inconvénients à supprimer la navigation de la rivière Blanche, qu'à laisser noyer les magnifiques terrains qu'elle arrose.

VI.—RAISONS SPÉCIALES QUI DOIVENT PRESSER LA CONSTRUCTION D'UNE ÉCLUSE ENTRE TÉMISCAMINGUE ET MATTAWAN.

I. *Le commerce du bois.*—Etant donc démontrées la possibilité et l'économie de construire une écluse d'après le plan que je propose: que reste-t-il à conclure?

Que le plus tôt cette écluse sera construite, le mieux ce sera pour les intérêts de toute la vallée de l'Ottawa, et j'ajouterai, pour le plus grand intérêt de la ville d'Ottawa elle-même.

Je suis, sur ce point, de l'avis de ceux qui pensent que cette écluse est l'unique moyen d'assurer à la capitale de la Puissance le commerce du haut de la Grande-Rivière. Que si ces travaux ne sont pas bien vite exécutés, nos riches produits prendront en chemin de fer la direction des grands lacs. C'est donc un point auquel le gouvernement d'Ottawa en particulier ne saurait rester indifférent.

Témiscamingue est le grand, et je dirai, l'unique débouché présent et futur des inépuisables richesses forestières qui l'entourent, ainsi que de ses nombreux tributaires sur plusieurs cent milles de superficie.

C'est vers ces forêts encore inexploitées que commencent à accourir les capitalistes désireux de s'approprier le commerce du bois.

Tandis qu'une multitude de coupes de bois et des régions entières sont dévastées, ruinées peut-être à jamais dans les autres parties des provinces, la vallée de Témiscamingue est encore la plus intacte.

Il y a donc espérance que l'exploitation des bois continuera encore ici pour nombre d'années. Il est donc de l'intérêt du gouvernement de mettre tout en œuvre pour s'assurer de si précieux revenus, tout en favorisant les compagnies d'exploitation.

Or, tant qu'il y aura un Long-Sault entre Témiscamingue et Mattawan, l'industrie, le commerce, l'agriculture, etc., etc., ne feront que végéter dans ce district. Oui, je le répète, ce Long Sault est le cauchemar de tous les gens d'affaire, la vraie damnation des pauvres voyageurs. Celui qui réussira à le faire disparaître pourra être regardé à bon droit comme un bienfaiteur de l'humanité souffrante. Ici l'homme remplace à la fois steamboat, locomotive, voiture et bête de somme. Pas de navigation sur l'eau, point de chemin sur terre. Ici, les grands seigneurs sont forcés de

descendre au rang des manœuvres, et l'habitué des Pullman serait bien aise de trouver un char de troisième classe.

Voilà comment tout homme venant en ce monde reculé qu'on appelle Témiscamingue, est obligé de payer son tribut aux misères du Long-Sault. Ne dirait-on pas que ce redoutable rapide est l'ange à l'épée flamboyante chargé de défendre l'entrée du Paradis Terrestre ?

Et quand on songe qu'avec une écluse de 32 pieds, on ferait disparaître cet obstacle, on s'étonne qu'elle ne soit pas debout depuis longtemps.

Si la perspective des dépenses entre pour quelque chose dans la cause de ce retard, veuillez bien me permettre d'offrir ici un petit exposé des revenus annuels que cette écluse rapporterait au gouvernement, ne faisant attention pour le moment qu'au seul commerce du bois.

Je tiens ces notes de M. O. Latour, propriétaire de limites sur Témiscamingue et la Kipawe et homme d'affaire très expérimenté.

1° Il passe annuellement 2,000 radeaux (*cribs*) dans le Long-Sault. Le passage de chaque radeau dans ce rapide coûte $3.00.

Si le Long-Sault était noyé par un écluse soit à la Montagne ou aux Erables, le passage de chaque radeau ne coûterait plus que 5 ou 10 centins.

Or, en établissant une glissoire (*slide*) à l'écluse, le gouvernement pourrait imposer une taxe de $1.50 ou $2.00 par radeau, ce qui ferait une rente annuelle de $3,000 à $4,000. Les propriétaires du bois se trouveraient, même en payant cette taxe, à gagner $1.00 par radeau, sans compter la sûreté et la rapidité du trajet, l'exemption des craintes et des accidents inséparables du Long-Sault.

2° Passer une cage dans le Long-Sault est un travail de trois à quatre jours.

Avec une écluse à la Montagne ou aux Erables, un steamboat pourrait remorquer les cages depuis la Tête du lac jusqu'à la glissoire, distance de 101 milles. Là, si on le trouvait plus expédient, ou chargerait les *plançons* sur les chars, pour n'importe quel point du pays.

3° De Mattawan à Témiscamingue le coût de transport des provisions est de $2.00 par 100 lbs.

Avec l'écluse, on ne paierait au plus que 75 ou 80 cts par 100 lbs.

Le foin qui se vend en bas $10.00 la tonne tout au plus, coûte ici $50.00.

4° Il sort chaque année un million de billots du Lac Témiscamingue. Des milliers restent souvent échoués sur les récifs du Long-Sault.

II. La colonisation. Les terres, même après l'arpentage, restent inoccupées parce qu'entre Mattawa et Témiscamingue il y a une barrière qui ne se franchit qu'à prix d'argent et au risque de grandes pertes de la part du pauvre colon.

VII.—CONCLUSION PRATIQUE.

Il est temps que je termine. Si j'ai bien rempli la tâche que je m'étais proposée, je dois en avoir dit suffisamment pour ouvrir les yeux du gouvernement sur cette partie du pays par trop méconnue et abandonnée.

Que ne fait-on pas pour le lac St-Jean ? Et pourtant avec moins de dépenses, Témiscamingue donnerait cent fois plus que le lac St-Jean.

Que ne dit-on pas du Manitoba et des prairies du Nord-Ouest. Pourtant, voilà tout proche de nous des terres qui valent le Manitoba, plus l'eau et le bois.

Témiscamingue jouit d'un charmant climat, toutes les céréales y viennent en abondance; le raisin y mûrit en plein air. Les richesses minérales (argent, plomb, etc.) n'y font pas défaut. Les plus belles essences remplissent les forêts. Une eau pure et abondante y coule à profusion. Le poisson fourmille dans les lacs et les petites rivières, et surtout dans cet immence bassin ou des vaisseaux du tonnage du *Great Eastern* pourrait vaguer à l'aise à côté du léger canot d'écorce.

Si à l'utile on veut joindre l'agréable, Témiscamingue ne le cède en rien en beautés naturelles aux pittoresques rives du Saguenay. Sur notre lac aux "Eaux Profondes," la nature, tour a tour simple et grandiose, coquette et sévère, a des attraits pour tous les goûts. Le peintre pet y trouver des couleurs, le poête des soupirs, le touriste, des émotions, l'homme fatigué des délassements ... et l'esprit actif des entreprises.

En un mot, voilà un immense territoire propre à recueillir des milliers de nos compatriotes qui fuient vers l'étranger, et à leur assurer la vie, la prospérité, l'aisance.

Pour les y introduire, ces colons, pour élever ici des centaines de cantons florissants, que faut-il, monsieur le ministre ?

Peut-être une seule parole de votre bouche, peut-être un seul signe de votre bon plaisir. Vous n'êtes étranger à aucune des nobles et utiles entreprises, qui de nos jours agrandissent et relèvent notre pays. N'y aurait-il que celle-ci qui serait trouvée indigne de votre faveur ?

Je ne le crois pas, monsieur le ministre, tous les yeux sont tournés vers vous, tous attendent que vous preniez sous votre haute protection les intérêts de cette partie de la Puissance.

Et si nous-mêmes, pauvres missionnaires des sauvages, nous venons aujourd'hui mettre dans la balance le faible poids de nos réclamations, c'est que d'un côté nous savons que dans notre pays les intérêts de la colonisation sont les intérêts de Dieu. D'une autre part c'est que nous voyons en vous, monsieur le ministre, l'homme éclairé, prudent, énergique, éminemment propre à conduire cette œuvre à bonne fin.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, j'espère que vous pardonnerez à un humble religieux d'oser s'immiscer dans des affaires auxquelles il ne comprend peut être pas grand'chose. Aussi n'ai-je pas la prétention de vouloir imposer mes manières de voir.

Mon but est de vous présenter en toute simplicité mes humbles opinions. Si quelques-unes de mes idées ont l'honneur de mériter votre approbation, j'en serai heureux, surtout si elles ont pour résultat résultat un tant soit peu le bien de mon pays.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, les sentiments respectueux avec lesquels j'ai l'honneur de me souscrire.

Votre obéissant serviteur,

C. A. PARADIS, *Ptre, O.M.I., missionnaire.*

TÉMISCAMINGUE, ce 29 décembre 1883.

ANNEXE No 7

RAPPORT

SUR LE

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE

ENTRE LE LAC CHAMPLAIN

ET

L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT,

PAR

H. F. PERLEY, ingénieur en chef,

ET

R. STECKEL, ingénieur en charge,

ANNEXE No 7.

RAPPORT SUR LE NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE

ENTRE LE LAC CHAMPLAIN ET

L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

Réf. n° 61892.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 16 septembre 1885.

MONSIEUR,—Ci-joint je transmets un rapport par Mr R. Steckel sur les opérations du nivellement géodésique exécutées par lui, entre le lac Champlain et l'onde marée du Saint-Laurent, embrassant tout le parcours de la rivière Richelieu depuis Rouses-Point jusqu'à Sorel, ainsi que certains plans s'y rattachant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

A. GOBEIL, écr,
Secrétaire, ministère des Travaux Publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, le 26 août 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, tel que je l'ai proposé dans ma lettre du 26 juin 1884, un rapport sur les trois sections de " nivellement géodésique " que j'ai dirigées en 1883-84 et 1884-85, entre le lac Champlain et l'onde marée du Saint-Laurent, embrassant tout le parcours de la rivière Richelieu depuis Rouses-Point jusqu'à Sorel. Je soumets aussi les plans et profils, numérotés IV, V et VI, indiquant la position des lignes de nivellement, des sections transversales, des repères, etc., ainsi que la pente des eaux de la rivière Richelieu, les différences de niveau entre les biefs du canal Chambly et la profondeur de l'eau aussi exactement que possible, suivant les meilleurs renseignements qui ont pu être obtenus ; ces dessins sont d'après une échelle horizontale de $\frac{1}{60,000}$, ou de 5,000 pieds au pouce, et d'après une échelle verticale de $\frac{1}{300}$, ou de 25 pieds au pouce.

En dressant les plans de la rivière Richelieu et des terres avoisinantes, j'ai consulté les plans de cadastre des paroisses de chaque côté de la rivière, qui m'ont été fournis par le ministère des Terres de la Couronne de Québec, les plans des ingénieurs militaires, ceux de l'Amirauté, les plans du canal Chambly, et tels autres anciens plans et profils que j'ai pu trouver à Ottawa, Montréal et Québec ; j'ai utilisé aussi les renseignements importants indiqués sur des plans plus récents et plus élaborés, montrant les profondeurs d'eau de diverses parties de la rivière, suivant le relevé qui en

a été fait, durant les deux ou trois dernières années, sous la direction de Mr E. H. Parent, ingénieur surintendant des principaux canaux de la province de Québec, pour le ministère des Chemins de Fer et Canaux, qui m'en a fourni des copies en mai et juin derniers.

Comme les données à ma disposition pour la préparation des plans de la rivière soumis avec ce rapport, proviennent de différentes sources et sont quelquefois discordantes, et comme je n'ai pu faire aucun mesurage de terrain, ni prendre des courses et des sondages, je ne puis pas affirmer que ces plans sont exacts sous tous rapports ; mais je crois qu'ils le sont assez pour le sujet que je traite. Outre les repères, chaque dixième station de nivellement est indiquée, afin de faciliter le calcul des élévations du terrain dans chaque localité, le long des lignes nivelées, au moyen des cotes-avant et des cotes-arrière corrigées, qui sont données sur les tableaux de calculs ci-joints, dans le cas où l'on trouverait utile de déterminer ces hauteurs. (*Voir* annexes nos 1, 2, 3.)

Avant de faire aucune observation sur les résultats obtenus qui sont donnés dans les résumés ci-inclus, etc., je décrirai la mire perfectionnée et le niveau de précision à pivot dont je me suis servi, pour les raisons mentionnées dans mon rapport préliminaire ; j'expliquerai ensuite les méthodes qui ont été suivies pour les observations, la tenue des carnets et le calcul des élévations. Les illustrations ci-jointes, nos I et II, avec les diagrammes et les types des inscriptions aux registres de nivellement et dans les carnets des porte-mires, suffiront, je l'espère, pour en rendre la description intelligible et distincte.

La mire que j'ai choisie pour mes opérations avec le niveau géodésique perfectionné construit par MM. Fauth et Cie, de Washington, fabricants employés par les géomètres du Relevé Côtier et Géodésique des Etats-Unis, est celle connue sous le nom de "mire de Philadelphie;" les modifications nécessaires ont été faites à Montréal, dans les ateliers de Mr E. Chanteloup, un expert dans ce genre de travail, comme dans tout autre dans sa ligne.

La "mire de Philadelphie," dans son état normal, (*voir* fig. 1, Pl. n° 1, ci-annexée), est formée de deux tringles ou tiges plates surperposées, d'acajou bien séché, de 0·145 pied de largeur sur 0.075 pied d'épaisseur; ces tiges sont graduées en pieds et dixièmes, par des lignes noires peintes sur un fond blanc, depuis 0 jusqu'à 12 pieds ; les chiffres qui indiquent les dixièmes sont en noir, et ceux qui indiquent les pieds en rouge vif ; ils sont placés entre deux baguettes de 0·025 pied à 0·03 pied de large, qui projettent de 0·005 pied au-dessus du fond blanc. La tige de devant A, est généralement longue de 6·5 à 6·8 pieds, et la tige de dessous B, de 7·15 à 7·25 pieds; ces deux tiges sont disposées de manière à glisser librement l'une sur l'autre à travers deux colliers rectangulaires en cuivre, C et D, dont l'un est fixé à l'extrémité supérieure de la tige de devant A, et l'autre à l'extrémité inférieure de la tige postérieure B. Le collier C, fixé à l'extrémité supérieure de la tige de devant A, est muni d'une échelle en cuivre à biseau, de 0·1 pied de long divisé en demi-centièmes, et d'une vis de pression qui sert à fixer la tête de la tige B, qui porte le voyant de la mire, à la hauteur requise entre 7·0 et 12 pieds.

On verra d'après cette description, que les pieds et les dixièmes peuvent être lus sur la mire par l'observateur lui-même, sans aucune difficulté, à une distance de 1,000 pieds ou plus, du niveau ; et quand le voyant est utilisé pour les points extrêmes, etc., on peut obtenir invariablement une cote approximative variant à peine d'un deux centième de pied.

Maintenant, afin de mettre les opérations plus directement sous le contrôle de l'observateur et de l'enrégistreur, j'ai trouvé, après mûre considération, qu'il était préférable de supprimer entièrement le voyant mobile dans les opérations ordinaires, afin de dégager, en autant que possible, la responsabilité du porte-mire.

Pour cela, on a peint en blanc des traits de visée de 0.008 pied de largeur, à tous les demi-dixièmes de pied, d'abord sur les saillies des deux baguettes en relief, après les avoir noircies ; mais lorsque les opérations de la première saison furent terminées, on traça les traits de visée blancs en travers d'une lisière noire de 0.02 pied de largeur, le long de chaque baguette en relief, sur la face de la mire protégée contre le

frottement. Sur ces traits blancs, les pointages micrométriques peuvent être rapidement multipliés au moyen du niveau à pivot perfectionné, qui est spécialement construit pour cet important objet, étant muni du mécanisme nécessaire pour établir au moyen de la vis micrométrique, la distance traversée par les fils sur la mire, en haut ou en bas de la véritable ligne de visée horizontale, en promenant la lunette dans un plan vertical.

En fixant la distance entre les axes des traits de visée à 0·05 pied, le mouvement circulaire de la lunette est maintenu dans des limites suffisamment étroites, pour que l'on puisse dire que les révolutions de la vis du micromètre sont directement proportionnelles à l'arc que doit parcourir la lunette, et aussi pour que la valeur angulaire moyenne d'une division de la tête du micromètre puisse être considérée comme étant sensiblement constante. En même temps, l'observateur peut estimer à moins d'un demi-centième de pied près, précision suffisante pour le calcul de la distance horizontale de l'instrument à la mire, l'éloignement, suivant la verticale, de chacun des trois fils horizontaux placés dans la lunette à cet effet, de la ligne de foi la plus rapprochée au-dessus ou au-dessous, ou *vice versa*, sans que la rétine de l'œil soit fatiguée par l'image confuse d'une rangée d'espaces étroits et égaux, alternativement blancs et noirs et tous de forme rectangulaire.

Pour raidir la mire lorsqu'elle présente la pleine hauteur de 12 pieds, une barre de renfort S, est fixée solidement, au dos de la tige de devant A, et au pied de la tige postérieure B, à la place occupée par celle-ci quand la mire est fermée, au moyen de petites vis en cuivre, pénétrant dans des plaques de cuivre percées et filetées, qui sont affleurées dans le bois. Généralement la mire n'est fermée que pour son transport à de grandes distances, et comme elle n'a que 7 pieds de long lorsqu'elle est fermée, elle est plus facile à transporter qu'une mire métrique d'une seule pièce, mesurant plus de 10 pieds.

Le pied de chaque mire porte un sabot de cuivre, fondu d'une seule pièce, avec une tablette sur un côté, sur laquelle est placé un niveau sphérique L, monté sur trois vis d'ajustement M. Ce niveau, qui sert à guider le porteur pour plomber la mire, doit être ajusté de manière que celle-ci soit exactement verticale, lorsque le centre de la bulle coïncide avec l'axe de la boîte cylindrique ; l'ajustement peut être facilement vérifié, au moyen d'un fil à plomb, pendu à la tête d'un long clou, planté dans un arbre, un mur, etc. En plaçant le niveau près du pied de la mire, on obtient plus de solidité, et un ajustement plus durable ; de plus, le porte-mire étant forcé de tenir ses yeux baissés vers la terre, l'observateur peut aussi découvrir plus facilement la moindre négligence de sa part, à maintenir la mire dans une position verticale.

Un support sphérique O en bronze dur phosphoré, s'ajustant dans une cavité correspondante dans la plaque en fonte qui porte la mire, est maintenu en place au bas de celle ci, par une cheville conique passant à travers un côté du sabot et aussi à travers la mire et la tige du support, et dont le bout taraudé se visse dans un nodule en cuivre sur la face interne du sabot. La cheville, étant conique, ne peut manquer de bien presser l'épaulement de la boule contre le bas de la mire.

Comme le 0 de la graduation correspond sur chaque mire à la face inférieure du sabot de cuivre, il est nécessaire que toutes les lectures soient augmentées de la distance entre ce zéro et la base du support. Cette distance, que l'on appelle erreur de l'index, a été mesurée sur les quatre mires adaptées au "Nivellement Géodésique" étampées A. B. C. D., peu de temps après le commencement des opérations en septembre 188 , aussitôt que l'on a pu se procurer les compas d'épaisseur convenables, avec accessoires, pour le mesurage des supports. Ces mêmes distances furent remesurées après avoir terminé les opérations de la première saison, et on obtint le résultat indiqué ci-dessous, après un emploi continu des mires pendant 6 semaines consécutives.*

* Nonobstant que l'usure des supports sphériques puisse rester entre d'étroites limites, avec beaucoup de soin de la part des porte-mires, on se propose d'avoir des enveloppes de caoutchouc ou de cuir ajustées à serre, pour protéger les boules lorsqu'il faut transporter les mires toutes montées sur un long parcours, en allant ou en revenant de l'ouvrage.

Lettres distinctives étampées sur les mires.	Erreurs des index.	
	1er mesurage.	2ème mesurage.
A	0·0994 pd.	0·0989 pd.
B	0·0973 "	0·0968 "
C	0·0957 "	0·0953 "
D	0·0993 "	0·0990 "

On se servit de trois de ces mires simultanément durant l'expédition; la quatrième était tenue en réserve, en cas d'accident à l'une des trois autres. En 1884, l'erreur de l'index de chaque mire fut mesurée une fois par mois.

Ayant eu quelque difficulté, durant les opérations de la première saison, à mesurer avec assez d'exactitude, la distance entre le 0 de la mire et la surface de l'eau pour la détermination précise des petites pentes de la rivière, j'ai fait visser une sorte d'appareil cathétométrique au sabot de cuivre de la mire, sur le côté opposé à celui du niveau sphérique, tel qu'indiqué sur l'illustration n° I ci-annexée.

Cet appareil consiste en une tablette en saillie G, portant une tige ou une cheville conductrice H, parallèle à la mire, et divisée en centièmes de pied sur une longueur de deux dixièmes de pied, c'est-à-dire, à partir du zéro qui est placé à 0. 2 pied au-dessus du zéro de l'échelle graduée de la mire, en descendant. Cette cheville de direction est recouverte d'un manchon I, fenestré de manière à exposer pleinement toutes les divisions à la vue. Le manchon porte à son extrémité inférieure une tige avec une pointe J, au même niveau que le dessous du support sphérique; sur chaque côté de la fenêtre du manchon, il y a un vernier K, qui permet de prendre des hauteurs à 0.001 de pied près.

Lorsque la mire est verticale, la pointe J, dont la tige peut être allongée au moyen de pièces auxiliaires R, est mise en contact avec la surface de l'eau, soit en abaissant, soit en élevant le manchon ou tube avec la main ; on le fixe alors au moyen de la vis de pression N ; la petite cheville P retient le manchon lorsqu'il n'est pas fixé, et l'empêche de tomber à l'eau.

La plaque sur laquelle on doit poser le pied de la mire est en fonte, de forme triangulaire ; chaque côté du triangle a une longueur de 0.45 pied ; aux angles la plaque est armée de dents que l'on enfonce dans la terre, au moyen du pied, pour l'y fixer solidement; une petite chaîne, attachée à l'un des angles, sert à soulever et à transporter la plaque d'un endroit à l'autre. Dans le dessus se trouve une cavité sphérique destinée à recevoir le support sphérique déjà décrit, et le dessous de la plaque est aplani et poli, afin que l'erreur d'index puisse être convenablement déterminée pour chaque plaque et chaque support sphérique, en mesurant avec des compas d'épaisseur à vis micrométrique : la plaque, le support et un couvercle emboîté par dessus la tige de ce dernier et reposant à joint clos sur son épaulement.

Le "niveau géodésique à vis micrométrique" dont on s'est servi,—Voir Ill., n° II,—se compose de quatre parties principales, dont trois sont réunies en une seule pièce pour en faciliter le transport; ces trois parties sont :

1° Le trépied, dont chaque pied est assemblé à jour, ce qui le rend fort et en même temps léger.

2° Le corps principal, qui repose sur trois vis calantes de nivellement G, que l'on place sur la table du trépied. Il est composé d'un axe vertical A, autour duquel tout l'instrument peut pivoter ; d'une monture pourvue de deux étriers YY' ; d'une vis micrométrique M pour supporter la lunette, ainsi que d'un plateau horizontal C, avec une vis de pression B et une vis de rappel D.

3° La lunette T.

Le poids total de l'instrument et du trépied, sans le niveau postiche, est de 23 lbs.

La quatrième partie est le niveau postiche E, muni d'une chambre d'air à un bout, afin de pouvoir régler la longueur de la bulle à volonté ; l'observateur le porte

toujours à la main, lorsqu'il va d'une station à l'autre. On ne le place sur les tourillons de la lunette que lorsque le trépied est fermement planté dans une position convenable, afin d'éviter tout dérangement provenant de secousses violentes.

La lunette T est montée sur des étriers Y Y′, dans des collets-tourillons R, de bronze dur; elle en est complètement détachée, pour qu'on puisse la tourner autour de son axe optique et la déplacer bout pour bout. Comme le niveau postiche, aussi, est mobile et réversible, toute erreur de collimation et d'ajustement du niveau peut être éliminée. La vis micrométrique M, fig. 3, est placée en dessous de l'étrier Y, sous l'oculaire de la lunette; cette vis peut être élevée ou abaissée, faisant tourner l'autre étrier Y′ sur un pivot ou dans une charnière F située à son extrémité inférieure, de sorte que l'on peut mesurer avec exactitude et facilité, le petit angle entre un pointage horizontal quelconque déterminé en amenant la bulle au centre du tube et la ligne de visée du trait blanc le plus rapproché, qu'il soit en dessus ou en dessous, de ce pointage. La tête du micromètre est graduée en 100 parties ou divisions; les dixièmes de division sont estimés à l'œil, tandis que les révolutions entières de la vis, sont indiquées sur une échelle en acier S, par un index I, qui monte et descend lorsqu'on tourne la vis (fig. 3).

Comme le centre du mouvement F se trouve au-dessous de l'étrier du côté de l'objectif de l'instrument, le micromètre ne peut pas servir à mesurer de grands angles, à cause de la variation produite par l'excentricité, dans la valeur d'un tour de vis. Mais ceci n'est jamais requis, parce que le plus grand angle que l'on peut avoir à mesurer, est celui que soustend une hauteur ou espace de 0·025 pied, à la plus petite distance à laquelle la mire peut être vue distinctement avec la lunette, disons à 25 pieds; la tangente de cet angle serait 0·001 et correspondrait à un angle d'environ 3½ minutes: même en supposant qu'on lise cet angle maximum, l'effet de l'excentricité peut être considéré comme inappréciable. En pratique, cependant, la plus petite distance à laquelle la mire est généralement lue, excède de beaucoup 25 pieds, et dans des cas exceptionnels, on peut toujours régler la hauteur de la lunette, pour ne pas tenir le pointage horizontal éloigné de 0·025 pied de la ligne de foi la plus rapprochée.

Le cercle horizontal C, de 4½ pouces de diamètre, gradué en degrés et demi-degrés avec deux verniers permettant de lire les minutes, est placé en dessous de la lunette, ou pour mieux dire en dessous de la traverse qui porte les étriers; au moyen des directions lues sur le cercle et des distances données par les fils de stadia sur le réticule de la lunette, les lignes de nivellement peuvent être indiquées, au moins approximativement, sur les plans de cadastre ou tout autre plan de l'endroit qui puisse servir à cette fin.

Les faux étriers **yy′**, servent à soulever la lunette hors des étriers réguliers YY′ au moyen de la vis **e**, et la supportent lorsqu'on transporte l'instrument d'une station à l'autre, la cheville **f**, munie d'une came ou d'un crochet, sert à soulever l'étrier mobile, placé sous l'oculaire de la lunette, de dessus la tête de la vis du micromètre, afin d'empêcher une usure inutile des collets-tourillons, des étriers et des filets exigus de la vis.

La valeur moyenne d'une division de niveau, de 0·0066 pied = 2 millimètres de longueur, est d'environ 3″; une division de la tête du micromètre est égale à $\frac{1}{100}$ d'un tour de la vis M, et correspond à 2.24 secondes; l'ouverture de la lunette=0·12 pied, la distance focale de la lentille objective=1·34 pied.

Pouvoir grossissant:

1° Avec la pièce oculaire de Ramsden, composée de deux lentilles plano-convexes, avec distances focales égales d'environ 0·043 pied: soit 37.*

2° Avec la pièce oculaire achromatique de Kellner, composée de deux lentilles bi-convexes avec distances focales, chacune d'environ 0.083 pied: soit 26.*

Quatre fils sont étendus en travers du réticule, savoir un fil vertical **d**, et trois fils horizontaux **a**, **c**, **b**, disposés de la manière indiquée dans la fig. 2, III. n° II. Les distances $\overline{\mathbf{ac}}$, $\overline{\mathbf{cb}}$, interceptées par ces fils, sont en raison de 7 à 3, de sorte que chacun

*MM. Fauth et Cie, évaluent ces pouvoirs grossissants à 32 et 24 respectivement.

des fils **a** et **b**, est facile à distinguer en aucun temps des observations; on peut aussi reconnaître aisément la position réelle de la lunette, qu'elle soit levée ou renversée sens dessus dessous; et si les trois fils sont lus, le registre montrera d'une manière certaine cette position, sans indication spéciale. La distance angulaire entre la ligne centrale **c** et la ligne **b**, est de 3'—42."5, et entre les lignes **c** et **a** elle est de 8'—39·1"; la distance entre les fils extrêmes **a** et **b** est donc de 12'—21·6."

L'inégalité des collets-tourillons fut déterminée le 1er septembre 1883; on remarqua alors que leur différence de hauteur donnait lieu à une inclinaison correspondant à $\frac{9}{10}$ d'une division de la tête du micromètre = 2·016 secondes. Une autre série d'observations fut faite le 16 octobre suivant et démontra que la hauteur correspondant à $\frac{9 \cdot 5}{10}$ de division de micromètre = 2·128 secondes, était la correction qu'il fallait ajouter (suivant la distance) à toutes les lectures, parce que le collet de l'oculaire était plus petit que celui de l'objectif. *

MODE D'OBSERVATION.

Afin de vérifier l'ouvrage pendant une seule opération, et d'économiser ainsi le temps et la dépense, deux lignes distinctes de nivellement, marquées A et B sur les tableaux de calcul et les résumés, furent levées simultanément, avec les mires placées à des distances différentes de l'instrument, tel qu'on opère dans le "Relevé Côtier et Géodésique des Etats-Unis." En se servant de trois mires, on a pu obtenir approximativement la même heure moyenne pour les observations des coups-arrière que pour celle des coups-avant, aussi souvent que possible, sans perte de temps notable expressément pour cela. Comme je l'ai fait remarquer dans mon rapport préliminaire du 26 juin 1884, nous parcourons maintenant des sections alternatives d'environ 25 milles de longueur, dans des directions opposées, afin de prévenir en une certaine mesure, l'accumulation graduelle d'erreurs que l'on a supposé résulter d'opérations exécutées en suivant toujours la même direction.

Les mouvements des trois porte-mires, A, B, C., et l'ordre suivi pour les observations des coups-arrière et des coups-avant, à chaque station, sont clairement marqués sur le diagramme suivant, par les lettres **a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m** et **n**, qui indiquent la position du pied de chaque mire; les chiffres 1, 2, 3, 4, indiquent l'ordre suivi dans chaque série de quatre observations faites à chacune des stations de nivellement, S_1 S_2 S_3 S_4, etc.

Le porte-mire A porte deux plaques triangulaires, dont il laisse une derrière lui dans la terre; après qu'elle a servi pour un coup-avant, il y revient pour le coup-arrière.

Avec l'instrument à la station S_1 nous prenons:—

Coup-arrière (1) à la mire A sur la plaque **a**, placée à une distance d'environ 90 à 125 pas de S_1, quelquefois plus loin, lorsque le temps est clair et le terrain assez uni.

Coup-avant (2) à la mire C sur la plaque **d**, plantée aussi par le porte-mire à une distance d'environ 90 à 125 pas, ou plus, de S_1.

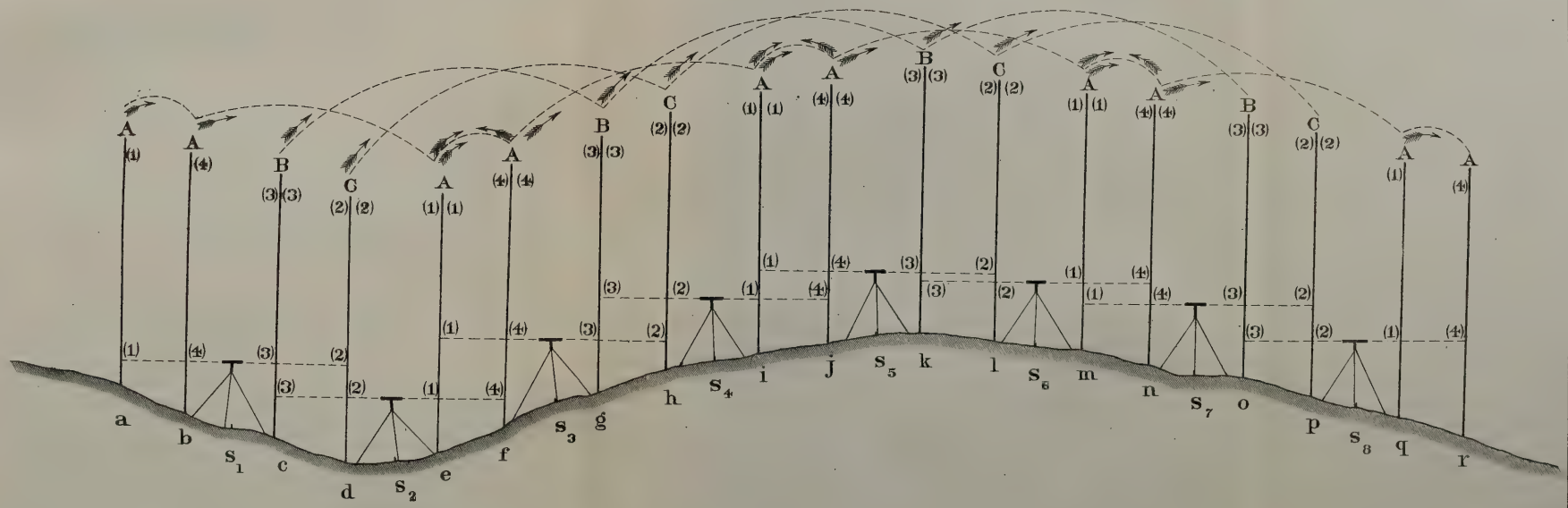
Coup-avant (3) à la mire B sur la plaque **c**, ordinairement plantée à une distance de 30 à 75 pas, ou plus, de S_1.

Coup-arrière (4) à la mire A sur la plaque **a**, distante aussi de 30 à 75 pas ou plus de S_1.

Pendant que l'on prend les coups-avant 2 et 3, le porte-mire A a amplement le temps de se rendre de **a** à **b**. Les directions $\overline{S_1\ b\ a}$ et $\overline{S_1\ c\ d}$ sont prises, après la lecture des mires. Il est de règle de placer, autant que possible, les points **b** et **c** et la

* N.B. Par suite d'une erreur cléricale, la correction nécessaire résultant de l'inégalité des collets fut fixé à 0.2 d'une division de micromètre au lieu de 0.9, dans tous les calculs pour la section n° 1. C'est seulement dans le résumé I, compris dans ce rapport, que l'on a tenu compte de la différence résultant de l'addition de 0.7 de division, qui dans aucun cas n'excède 0.0013 pied; on n'a pas considéré qu'il était essentiel d'amender, d'une manière analogue, les résumés des sections transversales nivelées en 1883. (*Voir* annexe n° 4, pages 1 à 38)

DIAGRAMME indiquant les mouvements des porte-mire avec les mires A, B et C.



station de nivellement S_1, à l'œil, de manière que a, b, S_1, c, d, soient situés sur l'une ou sur l'autre des deux lignes droites $\overline{a S_1}$ et $\overline{S_1 d}$: lorsque cette disposition des dits points n'est pas possible, les directions $\overline{S_1 b}$ et $\overline{S_1 c}$ doivent aussi être prises, pour établir la position de la ligne nivelée.

On compare alors la différence entre les cotes-avant de la série précédente de coups de niveaux, avec celle des cotes-arrière correspondantes, prises de la station S_1 et si les deux différences s'accordent en dedans d'une limite de 0·02 pied ou environ, on lève la lunette sur ses faux étriers pour la dégager de ses étriers réguliers, et décharger ainsi la vis du micromètre au-dessous de l'oculaire, du poids de la lunette et de son chariot; les parties délicates sont alors libérées de la pression et protégées contre les effets des secousses violentes. Pendant que l'instrument est transporté à la station S_2, soit de 30 à 75 pas, ou plus, au delà de d, le porte-mire A passe avec ses deux plaques, comme je l'ai déjà dit, de b en e; pareillement 30 à 75 pas, ou plus, au delà de S_2, tel qu'indiqué par une flèche sur le diagramme. Si l'on trouvait plus de contradiction entre les différences dont on vient de parler, que le maximum admis comme pouvant résulter des erreurs de niveau et de lecture, il faudrait nécessairement retourner en arrière jusqu'au dernier repère bien établi.

De S_2 nous prenons :—

Coup-avant (1) sur la mire A, en e; le porte-mire laisse ici une de ses plaques, plantée dans la terre pour servir à établir la cote-arrière en e.

Coup-arrière (2) sur la mire C, en d.

Coup-arrière (3) sur la mire B, en c.

Coup-avant (4) sur la mire A, en f.

On fait ici la comparaison des cotes-arrière (2) et (3) avec les cotes-avant correspondantes établies de la station S_1.

Après le coup-avant (4), le porte-mire en f, retourne à e, afin que la première observation de S_3 puisse être faite, dans les conditions ordinaires, sans déranger le foyer de la lunette. Les directions $\overline{S_2 e f}$ et $\overline{S_2 d c}$, ou toutes autres directions nécessaires pour localiser la ligne des niveaux, etc., doivent alors être prises, lorsque les deux porte-mires en d et c, vont à h et g respectivement, avec leurs plaques et leurs mires C et B; les distances $\overline{S_3 g}$ et $\overline{S_3 h}$ étant mesurées au pas, au delà de la troisième station de nivellement S_3 de manière qu'elles soient approximativement égales à $\overline{S_3 f}$ et $\overline{S_3 e}$.

De S_3 nous observons :—

Coup-arrière (1) sur la mire A, en e, généralement, tel que déjà dit, sans changer l'ajustement du foyer de la lunette.

Coup-avant (2) sur la mire C, en h.

Coup-avant (3) sur la mire B, en g.

Coup-arrière (4) sur la mire A, en f.

Ce système est suivi durant tout le cours des opérations. On commence toujours par viser la mire A, qu'elle soit placée pour une cote-arrière ou une cote-avant, afin de donner au porte-mire le temps de se rendre au second poste, où il doit se placer dans la même série de coups de niveaux.

Les observations faites à chaque station sont conduites de la manière suivante La tête du micromètre est tournée, de manière à amener la division pour laquelle l'axe de la lunette est reconnu parfaitement perpendiculaire à l'axe vertical vis-à-vis de l'index; alors l'instrument est ajusté au moyen des trois vis calantes que porte la tête du trépied; et les ajustements indiqués ci-après, sont faits exclusivement au moyen de la vis du micromètre sous l'oculaire de la lunette.

(*a*). L'observateur lit les trois fils horizontaux du réticule, et cote les pieds et les dixièmes tels qu'ils sont donnés directement par la mire, les centièmes étant estimés à l'œil, en comptant depuis les traits blancs indiquant les demi-dixièmes; il choisit aussi le trait de visée convenable comme voyant, pour les mesures micrométriques, c'est-à-dire la ligne la plus rapprochée du fil central du réticule,

(*b*). L'enrégistreur, qui est placé presque vis-à-vis du centre de la lunette, et par conséquent dans la meilleure position pour éviter l'erreur de parallaxe en observant

la graduation sur le tube de verre, ramène la bulle parfaitement entre ses repères ou au centre du tube avec la vis du micromètre, si elle n'y est pas restée exactement après la lecture des fils ; ensuite, l'observateur constate la position précise de la tête du micromètre pour ce pointage horizontal de la lunette dite levée, marqué E, et le niveau dans sa première position appelée directe et marquée D, dans le registre, pour la série d'observations qu'on vient de décrire.

(*c*). Le trait de visée est biséqué par l'observateur au moyen du fil central, et la lecture du micromètre est prise pour la lunette levée E, et le niveau direct D.

(*d*). Le niveau postiche est enlevé de la lunette et retourné, marqué R, par l'enrégistreur, c'est-à-dire qu'il est tourné bout pour bout. Le trait de visée est de nouveau parfaitement biséqué par l'observateur au moyen de la vis du micromètre, si c'est nécessaire après la dernière opération, et le micromètre est lu pour la lunette levée E.

(*e*). La bulle est encore ramenée au centre du tube par l'enrégistreur, et la lecture micrométrique du pointage horizontal est prise par l'observateur et inscrite pour le niveau retourné R, et la lunette levée E.

(*f*). L'observateur fait subir à la lunette une rotation de 180° dans le plan vertical à son axe, sur les étriers, ce qui est indiqué dans le registre par I, (de interverti) ; l'enrégistreur ramène la bulle au centre du tube ou entre ses repères ; le micromètre est lu et cette lecture est enregistrée pour les pointages horizontaux, avec le niveau retourné R.

(*g*). Le trait de visée est encore biséqué une fois, par l'observateur, et la lecture du micromètre est inscrite pour la lunette dans la position renversée sens dessus dessous, I, et pour le niveau retourné R.

(*h*). Le niveau est replacé sur la lunette, dans la position directe et originale D, par l'enrégistreur. Le trait de visée est biséqué par l'observateur, toujours au moyen du fil central et de la vis du micromètre, et celui-ci prend la lecture du micromètre pour la lunette renversée sens dessus dessous I.

(*i*). La bulle est conduite au centre du tube par l'enrégistreur, et le micromètre est lu pour le pointage horizontal, par l'observateur, avec la lunette renversée sens dessus dessous I, et le niveau direct D.

Sur le tableau type de registre ci-joint, l'ordre et la série des opérations faites à chaque station, sont indiqués par les lettres *a, b, c, d, e, f, g, h, i* ; on y voit aussi les calculs qui sont faits en opérant dans le registre, ainsi que les courses et le caractère général des notes qui sont prises.

Les chiffres 1, 2, 3, 4, qui indiquent distinctement l'ordre dans lequel les observations furent faites, sont cotés dans le registre de niveaux lorsqu'on est sur le terrain, ainsi que les distances qui ont été mesurées au pas par l'observateur ou l'enrégistreur, et autant que possible les distances mesurées au pas par les porte-mires, afin d'écarter plus sûrement toute erreur qui pourrait résulter, en aucun temps, d'un changement dans la disposition régulière des mires, soit par méprise, soit autrement.

En calculant les distances de l'instrument à la mire, la hauteur comprise sur cette dernière entre le fil central **c** et le fil **a** qui en est le plus éloigné, nous sert de base.—Voir élévation du réticule, fig. 2, Ill. n° II. Mais au lieu d'utiliser directement la différence $\overline{ca}$, entre les lectures des deux fils **c** et **a**, on a préféré adopter une moyenne arithmétique, entre la dite différence $\overline{ca}$ et le produit de l'espace $\overline{ab}$, compris entre les fils extrêmes **a** et **b**, par le facteur constant 0.7 spécialement déterminé pour déduire la distance entre **c** et **a**, de celle observée entre **a** et **b**, afin de corriger ou d'éliminer, en autant que possible, toute petite erreur qui pourrait résulter des subdivisions à l'œil, des demi-dixièmes en centièmes, etc., soit autrement.

De plus, au cas où une erreur considérable d'un demi-dixième ou plus, serait commise dans l'une ou l'autre des trois lectures, on est certain de la reconnaître par ce moyen, et elle peut être rectifiée au moyen du mesurage au pas, que le porte-mire a fait, de la distance entre l'instrument et sa mire.

FEUILLET-TYPE DU REGISTRE DE NIVELLEMENT.

☞ (FEUILLET-TYPE DU REGISTRE DE NIVELLEMENT).

37 Sur la route postale, au côté est de la rivière Richelieu.
Samedi, 27 octobre 1883.

COUP-ARRIÈRE.

N° de la station, etc.	Position de la lunette.	Position du niveau postiche.	Lectures de la mire. Fils de visée et de stadia. Pieds.	Trait de visée. Direction horizont. Température.	Lectures du micromètre. Pointage horizontal. Tours.	Lectures du micromètre. Trait de visée. Tours.	Remarques.
(2) Mire C, 6 pds à l'est du centre de la route.							
53	E	D	(a_1) 4·325	(a_4) 4·00	(b) 20·339	(c) 20·409	Presque calme.
		R	(a_2) 4·010	84° 21′	(e) ·324	(d) ·409	
3 pds à l'est du centre de la route.	I	R	(a_3) 3·875	∠ à D.	(f) ·328	(g) ·448	
		D	.....	sur (3)	(i) ·335	(h) ·448	
*Moyennes.....	.....	.....	0·3150 †126·00	.....	20·332	20·429	45 pas.
(3) Mire B, 5 pds à l'ouest du centre de la route.							
53	E	D	5·04	4·70	20·327	20·385	De la station 53 jusqu'au bord de l'eau, il y a 110 pieds.
		R	4·72	.....	·320	·385	
	I	R	3·97	87° 30′	·311	·356	
		D	.....	.....	·319	·356	
*Moyennes.....	.....	.....	0·7495 †299·80	.....	20·319	20·371	106 pas.

*Calculées au bureau. †Les distances de l'instrument à la mire, aussi calculées au bureau.

☞(FEUILLET-TYPE DU REGISTRE DE NIVELLEMENT.)

Paroisse de Saint-Athanase. 37

C. F. CHALONER, observateur.—R. STECKEL, enrégistreur.

COUP-AVANT.

N° de la station, etc.	Position de la lunette.	Position du niveau postiche.	Lectures de la mire. Fils de visée et de stadia. Pieds.	Trait de visée. Direction horizont. — Température.	Lectures du micromètre. Pointage horizont. Tours.	Lectures du micromètre. Trait de visée. Tours.	Remarques.
(1) Mire A, 5 pds à l'est du centre de la route.							
53	E	D	(a_1) 2·70	(a_4) 2·60	(b) 20·240	(c) 20·233	Vis-à vis l'extrémité supérieure des "Mille Roches," au delà desquelles il y a deux chenaux dans la rivière.
		R	(a_2) 2·60	259° 50′	(e) ·241	(d) ·233	
	I	R	(a_3) 2·36	∠ à G.	(f) ·238	(g) ·190	
		D	.....	sur (4)	(i) ·235	(h) ·190	
*Moyennes	.....	.....	0·2390 †95·60	.....	20·239	20·212	34 pas.
(4) Mire A, 9 pds à l'ouest du centre de la route.							
53	E	D	3·60	2·90	20·239	20·292	
		R	2·92	253° 54′	·226	·292	
	I	R	2·62	.....	·240	·339	
		D	.....	55° Fah.	·247	·339	
*Moyennes.	.....	.....	0·6830 †273·20	.....	20·238	20·316	100 pas.

*Calculées au bureau. †Les distances de l'instrument à la mire, aussi calculées au bureau.

Les porte-mires inscrivaient dans leurs carnets, non seulement le nombre de pas qu'ils mesuraient de l'instrument à la mire, mais aussi le numéro de la station de nivellement et l'ordre suivi pour la lecture des mires tel qu'indiqué par les chiffres 1, 2, 3, 4; ils donnaient, en outre, un croquis ou une description indiquant la position exacte de chaque plaque, repère, piquet, etc., sur lesquels la mire a été placée, la nature du terrain, l'intersection des clôtures, rivières, chemins, etc. Les carnets des porte-mires sont comparés, à domicile, avec le registre des niveaux, et toute distance mesurée au pas par les porte-mires, dont l'inscription a été omise par l'enrégistreur sur le terrain, est alors inscrite par ce dernier, dans le carnet des niveaux, afin d'y avoir un recours facile, pendant que les calculs se font.

Les en-têtes des tableaux expliquent la nature des observations qu'il faut noter dans chaque colonne. De même que dans le registre des niveaux, le côté droit de la page contient les coups-avant, et le côté gauche les coups-arrière.

La conversion des divisions micrométriques, en mesures équivalentes de longueur pour les distances respectives, fut effectuée au moyen d'une table spécialement dressée à cet effet. Une petite table fut aussi dressée, servant à corriger avec célérité, dans chaque cas, les erreurs résultant de la courbure et de la réfraction. Les ampliations de ces deux tables sont attachées à ce rapport. *Voir* appendices 5 et 6.

On n'a pas fait de correction pour les variations de température, parce qu'on a regardé l'effet des changements atmosphériques sur la longueur des mires durant le cours des travaux, comme n'étant d'aucune importance.

La dilatation du bois est seulement 0.000.004 environ de la longueur totale, pour chaque degré centigrade, et le plus haut point atteint par le mercure durant les opérations fut à 40°, le plus bas étant à 0°. Les déviations moyennes, durant les heures de travail, de la température normale de 20° centigrade, telles que l'indiquent nos registres, furent reconnues comme étant seulement approximatives de celles notées pour chaque mois dans la table qui suit:

Année.	Mois.	Déviation maxima de la température de +20° centigrade. En montant.+ En descendant.—	Déviation moyenne de la température de +20° centigrade. En montant.+	Déviation moyenne de la température de +20° centigrade. En descendant.—	Déviation moyenne de la température de +20° centigrade. En montant.+ En descendant.—
1883	Septembre	+14°	+ 6°	—3°	+2°
1883	Octobre	—12°	+ 1°	—7°	—6°
1884	Juillet	+15°	+ 7°	—4°	+5°
1884	Août	+19°	+10°	—2°	+9°
1884	Septembre	+18°	+ 8°	—3°	+5°
1884	Octobre	—20°	+ 3°	—4°	—4°

De plus, sur la ligne principale continue des niveaux, la différence d'élévation entre les points du commencement et de la fin du travail de chaque jour, n'a jamais été de plus de quelques pieds, et la déclivité totale du terrain parcouru depuis Rouses-Point jusqu'à Sorel, n'est que d'environ 60 pieds.

Après avoir terminé les calculs entre deux repères, on a invariablement vérifié les distances et les cotes avant et arrière telles que corrigées, au moyen de l'addition de chacune des colonnes séparément, en établissant les distances totales correspondantes ainsi que les totaux des cotes-avant et des cotes-arrière; les résultats obtenus devant correspondre parfaitement à ceux des calculs individuels consécutifs, avant d'être acceptés comme corrects.

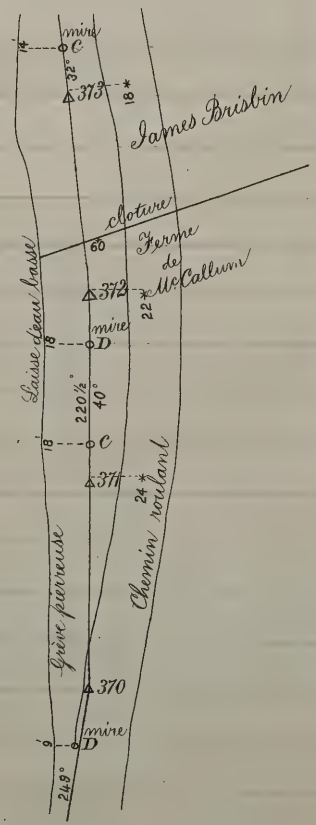
Feuillets types des carnets des porte-mires

1

Ligne principale, côté ouest de la Rivière Richelieu . . .

Lundi 8 Octobre 1883 Friel et Rouiller Porte-mires

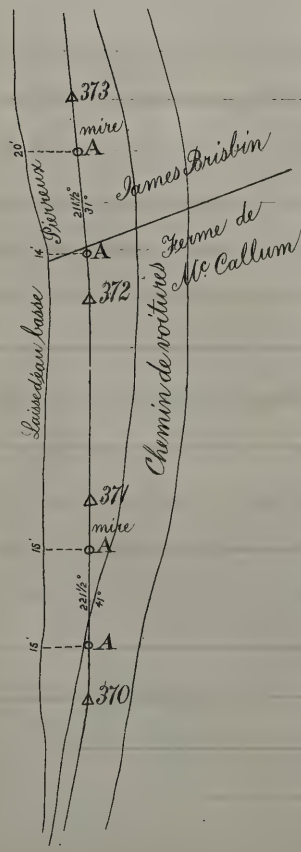
Coup arrière		NOTES.	Coup avant.	
No. d'ordre.	Distance mire au niveau en pas.		No. d'ordre.	Distance mire au niveau en pas.
			3	34
2	34		2	100
				h m 2-0 P.M.
3	100		3	34
				Temps bien beau
2	34			1.40 P.M.



Ligne principale, côté ouest de la Rivière Richelieu

Lundi 8 Octobre 1883 J. D. E. Pilon Porte-mire

Coup arrière.		NOTES.	Coup avant.	
No. d'ordre.	Distance mire au niveau en pas.		No. d'ordre.	Distance mire au niveau en pas.
4	34		4	100
				2-15 P.M.
1	100		1	34
				calme presque plat
4	34		4	100
				1-50 P.M.
1	100		1	34



(TABLEAU-TYPE DES CALCULS. LIGNE A.)

TRAVAUX PUBLICS, CANADA. Nivellement géodésique depuis le lac Champlain, jusqu'à l'onde marée du Saint-Laurent. **1883-84.**

CALCUL DES COTES—SECTION N° 1, DE SAINT-JEAN À ROUSES POINT— LIGNE A—LIGNE CONTINUE.

COUPS-ARRIÈRE.	Distance, D.		Corrections, C.				S_c	T	R=T+S_c		COUPS-AVANT.	Distance, D.		Corrections, C.				S_c	T	R=T+S_c	
	Hauteur h interceptée par les fils.	D = 400 h	Trait de visée T —au-dessus, +au-dessous du pointage horizontal H		Inégalité des collets.	Courbure et réfraction.	Somme des corrs., C.	Trait de visée	Lectures de mire corrigées.	Mires. Repères. Niveaux d'eau, etc., etc.		Hauteur h interceptée par les fils.	D = 400 h	Trait de visée T —au-dessus, +au-dessous du pointage horizontal H		Inégalité des collets	Courbure et réfraction.	Somme des corrs., C.	Trait de visée.	Lectures de mire corrigées.	Mires, Repères, Niveau d'eau, etc., etc.
			T—H	T—H										T—H	T—H						
De la station n°	Pieds.	Pieds.	Div. Micr.	Pieds. / 1000	Pieds. / 1000	Pieds. / 1000	Pieds. / 000	Pieds.	Pieds		De la station n°	Pieds	Pieds.	Div. Micr.	Pieds. / 1000	Pieds. / 1000	Pieds. / 1000	Pieds. / 1000	Pieds.	Pieds.	
309	·71625	286·5	+ 7·0	+21·8	+ ·6	—1·7	+20·7	5 90	5·9207	Mire A, sur R. n° 34	309	·2245	89·8	—11·6	—11·3	+ ·2	— ·2	—11·3	3·450	3·4387	Mire C.
310	·67350	269 4	+ 1·7	+ 5 0	+ ·6	—1·5	+ 4·1	4·35	4·3541	Mire C.....	310	·7530	301·2	— 8 9	—29·1	+ ·7	—1·9	—30·3	3·200	3·1697	do A.
311	·25950	103·8	+22·0	+24·8	+ ·2	— ·2	+24·8	3·90	3·9248	Mire A.....	311	·4610	184·4	—45·6	—91·4	+ ·4	— ·7	—91·7	1·177	1·0853	Visé un tr. à 1·1770 pd. au-dessus du trait au ciseau.
			Correction de l'index pour (2 A + C)—(A + C) =						0·0991	6·6050											
										6·6124											
										—0·0074											
Rep. 34 à Rep. IX	1·64925	659·7		+51·6	+1·4	—3 3	+49·6	14·15	14 2987	0·2339 mille		1·4385	575·4	.....	—131·8	+1·3	—2·8	—133·3	7 827	7 6937	Rep. IX.
				14·15 + 0·099 + 0·0496 = 14·2987						0·2245 do, moy.					7·827 — 0·1333 = 7·6937						
311	·4610	184·4	—45·6	—91·4	+ ·4	— ·7	—91·7	1·177	1·0853	Visé un tr. à 1·1770 pd au-dessus du trait au ciseau.	311	·2160	86·4	+ 9·7	+ 9·1	+ ·2	— ·2	+ 9·1	3·90	3·9091	Mire C.
312	·6710	268·4	+ 5 5	+16 0	+ ·6	—1·5	+15·1	2·400	2·4151	Mire C	312	·71025	284·1	+ 7·7	+23·8	+ ·6	—1·7	+22·7	4·05	4·0727	do A.
313	·2330	93·2	+10 4	+10·5	+ ·2	— ·2	+10·5	3·900	3·9105	do A	313	·22625	90·5	—18·8	—18·5	+ ·2	— ·2	—18·5	5·20	5·1815	do C.
314	·6415	257·8	— 6 0	—16·8	+ ·6	—1·4	—17·6	7 600	7·5824	do C.....	314	·81525	326·1	+11·8	+41·8	+ ·7	—2·2	+40 3	5·65	5·6903	do A.
315	·2535	101·4	+23·8	+26 2	+ ·2	— ·2	+26·2	4·400	4·4262	do A.....	315	·20925	83·7	+10·6	+ 9·6	+ ·2	— ·1	+ 9·7	4·05	4·0597	do C.
316	·7000	280 0	— ·1	— ·3	+ ·6	—1·7	— 1·4	4·500	4 4986	do C	316	·7060	282·4	+ 5·1	+15·7	+ ·6	—1·7	+14·6	4·75	4·7646	do A.
317	·2390	95 6	—11·9	—12·4	+ ·2	— ·2	—12·4	4 500	4 4876	do A.....	317	·2220	88·8	—20·0	—19 3	+ ·2	— ·2	—19·3	4·65	4·6307	do C.
A reporter	3·2020	1280·8	.....	—68·2	+2 8	—5·9	—71·3	28·477	28·4067			3·10500	1242·0	.....	+62·2	+2·7	—6·3	+58·6	32·25	32·3086	

(TABLEAU-TYPE DES CALCULS. LIGNE B.)

TRAVAUX PUBLICS, CANADA. Nivellement géodésique depuis le lac Champlain, jusqu'à l'onde marée du Saint-Laurent. **1883-84.**

CALCUL DES COTES—SECTION N° 1, DE SAINT-JEAN A ROUSES POINT—LIGNE B—LIGNE CONTINUE.

COUPS-ARRIÈRE.	Distance, D.		Corrections, C.				S_c	T	R=T+S_c		COUPS-AVANT.	Distance, D.		Corrections, C.				S_c	T	R=T+S_c	
	Hauteur h interceptée par les fils.	D = 400 h	Trait de visée T —au-dessus, +au-dessous du pointage horizontal H T—H	T—H	Inégalité des collets	Courbure et réfraction.	Somme des corrs., C.	Trait de visée.	Lectures de mire corrigées.	Mires. Repères. Niveaux d'eau, etc., etc.		Hauteur h interceptée par les fils.	D = 400 h	T—H	T—H	Inégalité des collets	Courbure et réfraction.	Somme des corrs., C.	Trait de visée.	Lectures de mire corrigées.	Mires. Repères. Niveaux d'eau, etc., etc.
De la station n°	Pieds.	Pieds.	Div. Micr.	Pieds / 1000	Pieds / 1000	Pieds / 1000	Pieds / 1000	Pieds.	Pieds.		De la station n°.	Pieds.	Pieds	Div. Micr.	Pieds / 1000	Pieds / 1000	Pieds / 1000	Pieds / 1000	Pieds.	Pieds.	
309	·71625	286·5	+ 7 0	+21·8	+ ·6	—1·7	+20·7	5·90	5 9207	Mire A, sur rep n° 34	309	·6520	261·2	+ 3·3	+ 9·4	+ ·6	—1·4	+ 8·6	2·55	2·5586	Mire B.
310	·24500	98·0	—17·0	—18·1	+ ·2	— ·2	—18·1	3 50	3·4819	Mire B	310	·2390	95·6	+28·1	+29·2	+ ·2	— ·2	+29·2	4·40	4 4292	do A.
311	·77425	309·7	+10·4	+35·0	+ ·7	—2·0	+33·7	5·15	5 1837	do A.....	311	·4610	184·4	—45·6	—91·4	+ ·4	— ·7	—91 7	1·177	1·0853	Visé un trait à 1·1770 pied au-dessus du trait au ciseau.
			Correct. de l'index pour (2 A + B) — (A + B) =				0·0992		6 6124												
									6·6050												
									+0·0074												
Rep. n° 34 au Rep. IX.	1·7355	594·2	.....	+38 7	+1 5	—3 9	+36·3	14 55	14·6855	0·2150 mille		1·3530	541·2	.....	—52·8	+1·2	—2·3	—53 9	8·127	8·073	Rep. IX.
				14·55 + 0 0992 + 0 0363 = 14 6855						0·2245 do, moyenne					8·127 — 0·0539			8·0731			
311	·46100	184·4	—45·6	—91 4	+ ·4	— ·7	—91·7	1·177	1 0853	Visé un trait à 1·1770 pied au-dessus du trait au ciseau	311	·64800	259·2	— 5·4	—15·2	+ ·6	—1·4	—16 0	5·15	5·1340	Mire B.
312	·23725	94 9	— 9·9	— 9·3	+ ·2	— ·2	— 9 3	3 650	3 6107	Mire B.....	312	·24925	99·7	+ 9 6	+10·4	+ 2	— ·2	+10·4	4·00	4·0104	do A.
313	·7 0 0	280 0	— ·9	— 2·7	+ ·6	—1·7	— 3 8	3·850	3·8462	do A	313	·64870	259·5	+ 3 6	+ 0·2	+ ·6	—1·4	+ 9·4	3·50	3 5094	do B.
314	·21625	86 5	+18 7	+17·6	+ ·2	— ·2	+17 6	5·900	5·9176	do B	314	·31675	126·7	— 6·4	— 8 8	+ ·3	— ·3	— 8·8	5·95	5 9112	do A.
315	·75975	303 9	+ 8 0	+26·4	+ ·7	—1·9	+25·2	4·650	4·6752	do A	315	·64875	259·5	+ 2·9	+ 8·2	+ ·6	—1·4	+ 7·4	4 50	4·5074	do B.
316	·25525	102 1	— 6 2	— 6 9	+ 2	— ·2	— 6 9	4·950	4 9431	do B	316	·24075	96·3	— 5·2	— 5·4	+ ·2	— ·2	— 5·4	4·05	4·0146	do A.
317	·71025	284 1	—10 4	—32 1	+ ·6	—1·7	—33 2	3·800	3·7668	do A.....	317	·67350	269·4	+ 6·5	+19 0	+ ·6	—1·5	+18 1	5·30	5·318	do B.
Report.....	3·33975	1335·9	.....	—98 4	+2·9	—6·6	—102·1	27 977	27·8749			3 42575	1370·3	.....	+18·4	+3·1	—6·4	+15·1	32·45	32·4651	

SECTION N° 1.

Milles.

La section n° 1 de la ligne principale continue fut nivelée sur le côté ouest de la rivière Richelieu—partie le long de la route postale et partie le long du bord de l'eau—depuis la ville de Saint-Jean, P.Q. jusqu'à Rouses-Point, en montant dans une direction sud. Longueur totale de cette section, comprenant l'extension depuis le repère III, à l'encoignure N. O. des rues Champlain et Lemoine, près de la voie du chemin de fer Vermont-Central, jusqu'au repère 0, près du moulin de Langelier, en suivant les rues Richelieu et Saint-Jacques et le chemin de halage du canal Chambly..... 26·0308

Le résumé I, qui suit, donne non seulement les résultats du nivellement de cette section, mais contient aussi la description des repères, et en indique la position. Avant d'être placés dans le cadre du résumé, les résultats obtenus directement des deux séries de calculs A et B transmises dans l'annexe n° 1, pages 1 à 137, furent corrigés pour en éliminer l'erreur cléricale de 0.0007 pied par 100 pieds, découverte dans l'allouance originale, faite à cause de l'inégalité des collets tourillons, ce qui explique les légères différences entre les élévations ci-incluses et celles données dans le résumé fait en premier lieu, que l'on trouvera dans l'annexe n° 4.

En rapport avec la section n° 1, on nivela en 1883 :—

1° 59 sections transversales depuis la ligne principale jusqu'à la rivière, etc., formant une longueur totale de..... 4·1377

Les tables de calculs de ces petites sections transversales ont été insérées dans l'annexe n° 1, à leurs points d'intersection avec la ligne principale; les pages qu'il a fallu ajouter spécialement pour ces sections transversales, sont désignées par des nombres fractionnaires. Le résumé des résultats indiquant les niveaux d'eau et autres qui ont été déterminés, dans cette section, est donné dans l'annexe n° 4.

2° Deux lignes de vérification depuis le répère III jusqu'aux repères II et 2, en suivant les rues Champlain et Bridge, formant un parcours total de... 0·7360

L'annexe n° 1 contient les tables de calculs de ces lignes de vérification, et l'annexe n° 4 en contient le résumé.

La ligne principale fut traversée en oct. 1883 depuis le repère III, sur le côté est de le rivière Richelieu par le pont du chemin de fer Vermont-Central, et de là continuée vers le nord, sur la route postale, jusqu'au repère XIII marqué sur le coin d'une maison en pierre, à une petite distance en haut de la tête de la Grande Ile Sainte-Thérèse—distance totale..... 3·6235

Les résultats et les descriptions des repères, sont donnés dans le résumé I½; les calculs sont indiqués dans l'annexe n° 2, pages 1 à 30.

La longueur totale des 18 sections transversales nivelées en rapport avec cette ligne est de..... 0·5781

Pour les tables de calculs, *voir* l'annexe n° 2 et aussi l'annexe n° 4, qui en contient le résumé, pages 39 à 43.

N. B.—Nous n'avons pas continué la ligne principale, en 1884, sur le côté est de la rivière, suivant notre première intention, l'ingénieur surintendant du canal Chambly et du barrage et de l'écluse Saint-Ours, ayant demandé que des repères permanents et corrects fussent établis sur la rive de l'ouest, dans le voisinage des travaux placés sous son contrôle par le ministère des Chemins de fer et Canaux; de plus nous avons constaté qu'il était plus facile, à cause de la nature du terrain, de continuer nos nivellements jusqu'à l'eau, sur la rive de l'ouest que sur celle de l'est, contrairement à ce qui nous avait été représenté.

A reporter..... 35·1061

Milles.

Report.....35·1061

SECTION N° 2.

La section n° 2 fut levée dans une direction nord depuis le repère 0, près du pont tournant de Langelier, en suivant le chemin de halage et la route postale sur le côté ouest de la rivière Richelieu, jusqu'au pont du chemin de fer du Grand-Tronc, à Belœil, que l'on traversa pour aller au côté est, où le nivellement fut continué jusqu'au repère 115, marqué sur une souche de frêne, sur le côté ouest du chemin, à 190 pieds ou environ au sud de la ligne de délimitation entre les paroisses de Saint-Hilaire et de Saint-Charles. Longueur totale de cette section en suivant la rivière Richelieu..... 27·8999

De la station de nivellement 182, sur la route postale, nous avons nivelé une ligne de ceinture, sur la route transversale, conduisant vers l'ouest, au pont tournant de Jacques Colette, et sur le chemin de halage du canal Chambly, jusqu'au pont tournant de la route postale, en amont de l'écluse n° 7, au Bassin de Chambly—afin de déterminer l'élévation exacte des écluses nos 2, 3, 4, 5 et 6 et de vérifier en même temps la partie difficile des travaux que nous avions à faire, le long des rapides vis-à-vis le village du Canton de Chambly. Longueur totale de cette ligne de ceinture..... 2·7462

Le résumé II, pages 48 à 56, indique les résultats obtenus sur cette section, en suivant la ligne ceinture; les tables de calculs correspondantes sont contenues dans l'annexe n° 2.

Les 152 sections transversales, nivelées jusqu'à la rivière Richelieu, etc., sur ce parcours de la ligne principale, c'est-à-dire sur la section 2, donnent une distance totale de..... 6·9332

Les tables de calculs de ces courtes sections transversales de la section 2, ont été insérées dans l'annexe n° 2, de la même manière que celles qui se rapportent à la section n° 1 déjà décrite. Le résumé des résultats indiquant tous les niveaux d'eau, etc., établis sur la section 2, est donné dans l'annexe n° 4.

A reporter.....72·6845

Milles.

Report.....72·6845

SECTION N° 3.

La section n° 3 s'étend depuis la ville de Sorel, à l'embouchure de la rivière Richelieu, jusqu'au repère 115, lequel est marqué sur une souche de frêne, à 190 pieds au sud de la ligne de délimitation entre les paroisses de Saint-Hilaire et de Saint-Charles tel que déjà expliqué. Nous l'avons nivelée dans une direction sud et sa longueur totale est de..... 31·5815

Le résumé III, pages 57 à 68, indique les élévations et les distances déterminées et les repères établis dans cette dernière section; les tables de calculs correspondantes sont comprises dans l'annexe n° 3.

Les 67 sections transversales nivelées depuis la ligne principale jusqu'à la rivière Richelieu, en rapport avec la section 3, couvrent une distance de ..... 4·5643

Les tables de calculs additionnelles dressées, expressément pour ces courtes sections transversales, ont été insérées dans l'annexe n° 3, dans le même ordre que celles des sections nos 1 et 2. Le résumé correspondant des résultats est compris dans l'annexe n° 4.

Afin d'établir les altitudes des sept repères en terre A, B, C, D, E, F, et G, qui ont été placés après que l'on eut terminé les opérations régulières et continues, au fond de puits à parois en fer, ci-après décrits, il a fallu niveler une étendue additionnelle de..... 1.1107

La méthode suivie pour calculer les cotes-avant et les cotes-arrière d'une manière exacte, afin de relier ces repères avec les lignes continues de niveaux, est indiquée dans les pages suivantes des annexes transmises avec ce rapport:—

Annexe n° 1, pages 11, 44, 69, 80, 110 et 135.
Annexe n° 2, pages 230 et 259.
Annexe n° 3, pages 3, 52, 92, 95, 144 et 184.

Les altitudes des repères sous terre sont données dans le résumé IV contenu dans ce rapport.

La longueur totale des lignes nivelées en rapport avec ces trois sections entre le lac Champlain et l'onde marée du Saint-Laurent, qui embrassent toute la rivière Richelieu depuis Rouses-Point jusqu'à Sorel, est de... 109.9419

Le plan de comparaison auquel nous rapportons toutes les altitudes indiquées dans les résumés qui suivent, a été pris à 100 pieds au-dessus du zéro établi par le Corps des Ingénieurs Américains, au Fort Montgomery, comme correspondant au plus bas niveau du lac Champlain observé durant la saison de navigation; ce plan a été adopté dans le but d'établir plus facilement des comparaisons entre les résultats de nos travaux actuels et ceux obtenus par les autorités des Etats-Unis, lorsqu'elles ont fait niveler le terrain compris entre le dit lac et l'onde marée à New-York.

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE, DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'À L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

I.—Résumé des résultats—Section n° 1, Saint-Jean à Rouses-Point—Ligne continue.

Du repère	Au repère	M Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.* (A. / B.)	Différence de hauteur. Ligne B. (A. / B.)	Différence de hauteur. Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	$\frac{2V^2}{M}$	Repèr's, niveaux d'eau, stations etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en-dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. Amér. au Ft. Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
								C. B. ⊖ M. 0	26·0784	99·73090	Sur une grosse roche sur le côté est de la levée du canal près du bord de l'eau du coursier du moulin. Presque vis-à-vis du pont tournant de Langelier.
0	I	0·4456	—13·1638	—13·1564	—13·16010	+3·70	61·45	C. B. ⊖ M. I	25·6328	86·57080	Sur une cheville de cuivre plantée dans le coin N.-E. de la maison de brique de G. Nolin, au côté ouest de la route postale, Saint-Jean, P.Q.
I	II	0·0238	+ 5·4145	+ 5·4145	+ 5·41450	0·00	0·00	C. B. ⊖ M. II	25·6090	91·98530	Sur une cheville de cuivre dans le couronnement du musoir en amont sur le côté ouest de l'écluse n° 1, vis-à-vis la maison de Nolin.
II	III	0·5916	—15·9571	—15·9441	—15·95060	+6·50	142·83	C. B. ⊖ M. III	25·0174	76·03470	Sur la maison de Montgomery, coin N.-O- des rues Lemoine et Champlain, Saint-Jean.
III	4	0·2037	+ 2·2171	+ 2·2112	+ 2·21415	—2·95	85·44	C. B. ● M. 4	24·8137	78·24885	Sur le sommet de la borne de pierre, du chemin de fer Grand-Tronc, au côté est de la route.

4	5	0·5117	+ 9·8919	+ 9·8998	+ 9·89585	+ 3·95	60·98	B. C. ● 5 M.	24·3020	88·14470	Au sommet de la borne de pierre marquée G ⊥ R, au côté est de la route, paroisse de Saint-Jean.
5	7	0·1176	+ 0·1075	+ 0·1089	+ 0·10820	+ 0·70	8·33	B. C. ● 7 M.	24·1844	88·25290	Sur clou à tête de cuivre planté dans un poteau de la clôture du lot n° 62, appartenant à la veuve Langelier, au côté est de la route, paroisse de Saint-Jean.
7	8	0·3355	— 0·7675	— 0·7808	— 0·77415	— 6·65	263·62	B. C. ● 8 M.	23·8489	87·47875	Sur clou à tête de cuivre planté dans un poteau de la clôture du lot n° 59, appartenant à Crosby Towner, au côté est du chemin, paroisse de Saint-Jean.
8	IV.	0·4911	— 5·4802	— 5·5015	— 5·49085	—10·65	461·91	B. C. ⊖ IV M.	23·3578	81·98790	Cheville de cuivre plantée dans le pignon au coin N.-E. de la maison de Moïse Pinsonneault, sur le lot n° 54, au côté ouest de la route postale, paroisse de Saint-Jean.
IV.		0·6665	—15·3568	—15·3325	—15·34465	+12·15	442·98	B. C. ● 11 M.	22·6913	66·64325	Clou à tête de cuivre dans un poteau de clôture du lot n° 47, propriété de Nickles Hébert, côté est de la route, paroisse de Saint-Jean.
11	12	0·6738	— 4·6649	— 4·6921	— 4·67850	—13·60	549·00	B. C. ● 12 M.	20·0175	61·96475	Clou à tête de cuivre dans un poteau de barrière de la clôture du lot n° 43, propriété de Henry Monaghan, vis-à-vis la résidence de Monaghan, au côté est du chemin, paroisse de Saint-Jean.
12	13	0·6497	+ 3·1943	+ 3·2055	+ 3·19990	+ 5·60	96·54	B. C. ● 13 M.	21·3678	65·16465	Clou à tête de cuivre dans un poteau de clôture au côté ouest du chemin, sur le lot n° 34, propriété de Joseph Hébert, paroisse de Saint-Jean.
13	V.	0·5037	+10·5868	+10·5825	+10·58465	— 2·15	18·35	B. C. ⊖ V M.	20·8641	75·74930	Cheville de cuivre dans le pignon N.-E., au coin de la maison de pierre de madame Lord, au côté ouest du chemin, sur le lot n° 28, paroisse de Saint-Jean.
A reporter		5·2143	—23·9782*	—23·9850	—23·98160	— 3·40	2191·43				

* Tous les chiffres dans cette colonne sont inscrits en rouge pour correspondre avec les totaux, etc., pour la ligne A sur les tables de calculs, lesquels sont aussi indiqués en rouge, afin de prévenir les erreurs autant que possible.

I.—Résumé des résultats—Section n° 1, de Saint-Jean à Rouses-Point—Ligne continue.—*Suite.*

Du repère	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.*	Ligne B.	Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V² / M.	Repèr's, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain correspondant au 0 des Ing. Amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
Report		5·2143	—23·9782	—23·9850	—23·98160	—3·40	2191·43				
V	15	0·8017	+ 9·0292	+ 9·0179	+ 9·02355	—5·65	79·62	C. B. ● M. 15	20·0624	84·77285	Clou à tête de cuivre planté au sommet d'une souche de liard, à 30 pieds O. de la clôture O. le long de la route postale. Lot n° 19. Propriété d'Alexis Dubois, paroisse de Saint-Jean.
15	17	1·4737	+ 5·5559	+ 5·5636	+ 5·55975	+3·85	20·12	C. B. ● M. 17	18·5887	90·33260	Clou à tête de cuivre, sur souche de frêne, côté ouest de la route. Lot n° 137. Propriété de veuve Demers, paroisse de Saint-Valentin.
17	18	0·5873	— 1·8413	— 1·8286	— 1·83495	+6·35	137·31	C B. ● M. 18	18·0014	88·49765	Clou à tête de cuivre, sur souche d'orme, côté est du chemin. Lot n° 138. Propriété de Pierre Arbecque, paroisse de Saint-Valentin.
18	VI	0·6556	— 3·2757	— 3·2646	— 3·27015	+5·55	93·96	C. B. ⊙ M. VI	17·3458	85·22750	Cheville de cuivre dans l'extrémité du pignon, coin S.-O., hotel de Pinsonneault, lot n° 132, propriété de François Pinsonneault, côté E. du chemin, par. de Saint-Valentin.

VI	19	0·3036	+ 7·4284	+ 7·4351	+ 7·43175	+3·35	73·93	C. B. ● M. 19	17·0422	92·65925	Clou à tête de cuivre dans le poteau du petit pont conduisant au débarcadère de la traverse au chaland au N.-O. du pont, sur le lot n° 131, propriété de François Pinsonneault, paroisse de Saint-Valentin.
19	20	0·6480	+ 2·1584	+ 2·1588	+ 2·15860	+0·20	0·12	C. B. ● M. 20	16·3942	94·81785	Clou à tête de cuivre dans une souche d'orme dans le champ. Lot n° 125, propriété de François Pinsonneault, paroisse de Saint-Valentin.
20	21	0·5970	— 1·3080	— 1·2934	— 1·30070	+7·30	178·53	C. B. ● M. 21	15·7972	93·51715	Clou à tête de cuivre dans une souche de chêne blanc dans le champ. lot n° 120, côté O. de la rivière Richelieu, propriété de David Bizaillon, paroisse de Saint-Valentin.
21	22	0·6718	+ 2·3542	+ 2·3456	+ 2·34990	—4·30	55·05	C. B ● M. 22	15·1254	95·86705	Clou à tête de cuivre dans une racine d'érable tendre, près de la rivière Richelieu, lot n° 114, propriété de Pierre Cloutier, paroisse de Saint-Valentin.
22	VII.	0·0460	+ 0·3524	+ 0·3524	+ 0·35240	.....	.....	C. B. ⊖ M. VII	15·1714	96·21945	Cheville de cuivre dans une pierre de plus de 5 pieds de hauteur ; mais plantée seulement à un pied au-dessus de la surface du terrain, dans l'enlignement de la clôture au centre de la terre de J.-Bte. Bornais, paroisse de Saint-Valentin.
22	23	0·7466	— 0·4739	— 0·4737	— 0·47380	+0·10	0·03	C. B. ● M. 23	14·3780	95·39325	Clou à tête de cuivre dans un orme environ 50 pds. au sud de la riv. Bleury, lot n° 108, prop. de G. Girard, paroisse de Saint-Valentin.
23	24	1·1943	— 2·4164	— 2·4343	— 2·42535	—8·95	134·14	C. B. ● M. 24	13·1845	92·96790	Clou à tête de cuivre dans une souche de saule, près de la riv. Richelieu, et dans la ligne de séparation entre Paul et Frédéric Martin, lot n° 95, prop. de Paul Martin, paroisse de Saint-Valentin.
24	25	0·6062	+ 1·0184	+ 1·0037	+ 1·01105	—7·35	178·23	C. B. ● M. 25	12·5783	93·97895	Clou à tête de cuivre dans un poteau de pruche planté il y a 40 ans par le gouvernement, près de la riv. Richelieu, pour l'usage des soldats, lot n° 81, prop. de Toussaint Martin, paroisse de Saint-Valentin.
A reporter ...		13·5001	— 5·7490	— 5·7549	— 5·75195	—2·95	3142·47				

I.—Resumé des résultats—Section n° 1, de Saint-Jean à Rouses-Point—Ligne continue.—*Suite.*

Du repère	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.	Ligne B.	Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	$\frac{2 V^2}{M.}$	Repèr's, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. Amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
Report		13·5001	— 5·7490	— 5·7549	— 5·75195	— 2·95	3142·47				
25	VIII	0·4313	— 7·0037	— 7·0039	— 7·00380	— 0·10	0·05	C. B. ⊖ M. VIII	12·1470	86·97515	Cheville de cuivre dans la pierre de fondation du pignon de l'hotel Boileau, côté ouest de la route, lot n° 87, propriété de Lucien Gagnon, paroisse de Saint-Valentin.
VIII	26	0·6730	+ 2·0564	+ 2·0410	+ 2·04870	— 7·70	176·20	C. B. ● M. 26	11·4740	89·02385	Clou à tête de cuivre, dans un poteau en pin du pont au côté ouest d'un petit ruisseau dont le nom n'est pas connu, lot n° 46, propriété de François Martin, paroisse de Saint-Valentin.
26	27	0·8759	— 3·6925	— 3·6941	— 3·69330	— 0·80	1·46	C. B. ● M. 27	10·5981	85·33055	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un orme, côté est du chemin, lot n° 35, propriété d'Edouard Hébert, paroisse de Saint-Valentin.
27	30	1·0500	— 5·3930	— 5·3764	— 5·38470	+ 8·30	131·22	C. B. ● M. 30	9·5481	79·94585	Clou à tête de cuivre dans le sommet du poteau au coin N.-E. du ponceau sur le ravin, lot n° 22, propriété de Joseph Nail, paroisse de Saint-Valentin.

30	31	0·4987	+10·1002	+10·1035	+10·10185	+ 1·65	10·92	C. B. ● M. 31	9·0494	90·04770	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un orme près de la rivière Richelieu, lot n° 19, propriété de Jane Gunn, veuve de George Hay, paroisse de Saint-Valentin.
31	33	0·9210	+ 4·8862	+ 4·8742	+ 4·88020	— 6·00	78·17	C. B. ● M. 33	8·1284	94·92790	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un orme à 60 pieds au nord de la ligne entre Joseph Whitman et Antoine Gendreau, lot n° 17, propriété de Joseph Whitman, paroisse de Saint-Valentin.
33	34	0·7122	—24·2074	—24·1951	—24·20125	+ 6·15	106·21	C. B. ● M. 34	7·4162	70·72665	Clou à tête de cuivre dans le côté S.-E. d'un pin, côté E, du chemin, lot n° 9, propriété de William H. Vanvliet, paroisse de Saint-Valentin.
34	IX	0·2245	— 6·6056	— 6·6128	— 6·60920	— 3·60	115·45	C. B. ⊖ M. IX	7·1917	64·11745	Cheville de cuivre dans la face N. de la maison de Vanvliet, coin N.-E. côté ouest du chemin, lot n° 8, propriété de William H. Vanvliet, paroisse de Saint-Valentin.
IX	36	1·3547	+ 9·4043	+ 9·3726	+ 9·38845	—15·85	370·89	C. B. ● M. 36	5·8370	73·50590	Clou à tête de cuivre dans la tête d'un poteau de cèdre, côté ouest du chemin, côté nord du pont, lot n° 1, propriété de Joseph Bowman, paroisse de Saint-Valentin.
36	39	0·4476	+15·7211	+15·7139	+15·71750	— 3·60	57·90	C. B. ● M. 39	5·3894	89·22340	Clou à tête de cuivre dans le côté O. d'un orme dans le champ, près de la rivière Richelieu, lot n° 32, propriété de Charles Joseph Bowman, paroisse de Lacolle.
39	40	0·8266	+ 3·5676	+ 3·5545	+ 3·56105	— 6·55	103·80	C. B. ● M. 40	4·5628	92·78445	Clou à tête de cuivre dans une souche de chêne blanc près de la riv. Richelieu, lot n° 43, propriété de Joseph Martel, paroisse de Lacolle.
40	41	0·9342	+ 1·8651	+ 1·8552	+ 1·86015	— 4·95	52·46	C. B. ● M. 41	3·6286	94·64460	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un gros orme, près de la rivière Richelieu, lot n° 29, propriété de Thomas Brisbane, paroisse de Lacolle.
A reporter.....		22·4498	— 5·0503	— 5·1223	— 5·08630	—36·00	4347·20				

I.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Section n° 1, de Saint-Jean à Rouse's-Point – Ligne continue.—*Suite.*

Du repère	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A. (A.)	Différence de hauteur. Ligne B. (B.)	Différence de hauteur. Moyenne.	V. Diff entre A et B et la moyenne.	2 V² / M.	Repèr's, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en-dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. Amér au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
Report		22·4498	—5·0503	—5·1223	—5·08630	—36 00	4347·20				
41	42	0·2304	—1·7539	—1·7535	—1·75370	+ 0·20	0·34	C. B. ● M. 42	3·3982	92·89090	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un gros orme, côté E. de l'arbre, presque vis-à-vis la maison de M. Brisbane, sur le bord de la rivière Richelieu, lot n° 42, propriété de D. McCallum, paroisse de Lacolle.
42	43	0·7874	+3·3261	+3·3045	+3·31530	—10·80	296·27	C. B. ● M. 43	2·6108	96·20620	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un liard, près de la rivière Richelieu, lot n° 19, propriété de John Musson, paroisse de Lacolle.
43	44	0·7798	—2·2813	—2·2919	—2·28660	— 5·30	72·04	C. B. ● M. 44	1·8310	93·91960	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un érable tendre, sur son côté E., près de la rivière Richelieu, lot n° 8, propriété de Mary Collar, veuve de Thomas Fraser, paroisse de Lacolle.
44	45	0·7110	+2·5061	+2·5275	+2·51680	+10·70	322·05	C. B. ● M. 45	1·1200	96·43640	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un chêne, au côté E., près de la riv. Richelieu, lot n° 1, propriété de Stephen Oliver, par. de Lacolle.

45	X	1·0324	— 0·2877	— 0·2877	— 0·2877	.....	.....	B. ⊖ M. C. X	1·0324	96·72410	Cheville de cuivre avec trait horizontal en travers, marqué au ciseau, à 0·5550 pied au-dessous du sommet d'une pierre plantée sur le sol canadien, dont la face du sud est à peu près sur la frontière du Canada, vis-à-vis les vieilles casernes.
45	45½	1·1200	— 1·3553	— 1·3649	— 1·3601	—4·80	41·14	B. ● M. C. 45½	0·0000	95·07630	Clou à tête de cuivre dans un poteau de clôture, à environ 20 pieds du bord de l'eau, vis-à-vis le bureau d'imprimerie Lovell, à quelque 800 pieds, au N. de la voie ferrée, à l'extrémité inférieure du lac Champlain, Rouses-Point.
Totaux..	.....	26·0784	— 4·6086	— 4·7006	— 4·65460	—46·00	5079·04				

Erreur moyenne par mille..... = M = 0·00797 pied.

" " pour la distance totale = μ = 0·04055 "

Erreur probable par mille..... = $\grave{M}$ = 0·6745 M = 0·005376 pied.

" " pour la distance totale = $\grave{\mu}$ = 0·6745 μ = 0·02735 "

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'A l'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

I½—Résumé des résultats—Nivellement depuis Saint-Jean, vers le nord, sur le côté est de la rivière Richelieu.

Du repère	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.	Ligne B.	Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	$\frac{2V^2}{M.}$	Repères, niveaux d'eau, stati'ns, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. Amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
								C. B. ⊖ M. III	25·0174	76·0347	Cheville de cuivre dans le coin S.E. de la maison de pierre de Montgomery, au coin N.-O. des rues Lemoine et Champlain, Saint-Jean, P.Q.
III	XI	0·7903	+12·5128	+12·5285	+12·5207	— 7·80	153·9668	C. B. ⊖ M. XI	25 8077	88·5554	Cheville de cuivre dans le coin S.-O. du magasin en brique de David Fréchette, au coin N.-E. des rues Napier et Sainte-Anne, Saint-Athanase (Iberville).
XI	47	0·3173	— 0 6250	— 0·6302	— 0·6276	+ 2·60	42·6095	C. B. ● M. 47	26·1250	87·9278	Clou à tête de cuivre au sommet d'un poteau de clôture au côté S.-E. du chemin conduisant au pont de Jones, Saint-Athanase.
47	XII	0·7211	+ 1·5728	+ 1·5961	+ 1·5844	—11·70	379·6699	C. B. ⊖ M XII	26 8461	89·5122	Cheville de cuivre dans la fondation en pierre de 3 pieds d'épaisseur du moulin à farine et à carder de Geo. Thurston, côté O. du chemin, Saint-Athanase.
XII	48	0·7363	+10·8603	+10·8568	+10·8586	+ 1·80	8·8607	C. B. ● M. 48	27·5824	100·3708	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un frêne au pied de la côte, au côté O. de la route postale, lot n° 58, propriété de Raphaël Goyette, Saint-Athanase.

48	49	0·7728	+ 1·8005	+ 1·8092	+ 1·8048	— 4·40	50·1035	C. B. ● M. 49	28·3552	102·1756	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un frêne, dans un champ, à 9 pds. à l'ouest de la clôture du chemin et à 15 pieds au N. du centre d'un petit ruisseau, lot n° 41, propriété de J.-Bte. Beauvais, Saint-Athanase.
49	XIII	0·2943	— 4·5263	— 4·5201	— 4·5232	— 3·10	65·3075	C. B. ⊖ M. XIII	28.6495	97·6524	Cheville de cuivre dans le coin S.-O. de la maison Beauvais, côté est du chemin, lot n° 36, propriété de Damase Beauvais, Saint Athanase.
Totaux.....		3·6321	+21·5951	+21·6403	+21·6177	—22·60	700·4579				

Pour le nivellement du repère III au rep. XIII. { Erreur moyenne par mille..... = M = 0·0071 pied. Erreur probable par mille..... = M̀ = 0·6745 M = 0·0048 pied.
" " pour la distance totale = μ 0·0135 " " " pour la distance totale = μ̀ = 0·6745 μ = 0·0091 "

NIVELLEMENT GEODÉSIQUE DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'À L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

II.—Résumé des résultats—Section n° 2, de Saint-Jean à Saint-Hilaire—Ligne continue.

Du repère	Au repèr	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A. (A. / B.)	Ligne B.	Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	$\frac{2V^2}{M.}$	Repèr's, niveaux d'eau, stations, etc.,	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en-dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. Amér. du Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
								C. B. ⊖ M. 0	26·0784	99·7309	Sur une large pierre dans la levée du canal sur le côté E. près du bord de l'eau du coursier d'amont du moulin à farine, vis-à-vis le pont tournant de Langelier, paroisse de Saint-Jean.
0	50	1·6611	— 1·5877	— 1·5852	— 1·5865	— 1·30	2·0348	C. B. ● M. 50	27·7395	98·1444	Sur la racine d'un petit orme, côté E. du chemin de halage, vis-à-vis la ligne sud d'Isidore Charland, Saint-Jean.
50	51	0·3457	+ 1·0303	+ 1·0126	+ 1·0215	+ 8·90	458·2586	C. B. ● M. 51	28·0852	99·1659	Sur la racine d'un vinaigrier, côté E. du chemin de halage, vis-à vis la ferme de N. Depelteau, Saint-Jean.
51	XIV	0·6890	— 0·5512	— 0·5578	— 0·5545	+ 3·30	31·6110	C. B. ⊖ M. XIV	28·7742	98·6114	Cheville de cuivre dans la face d'une pierre enfoncée à 5 pds. dans la terre, et sortie d'environ 1 pd. à la tête de la G.-Ile Ste-Thé'se, St-Jean.
XIV	XV	2·3391	+ 0.6330	+ 0·6533	+ 0·6432	—10·10	87·2215	C. B. ⊖ M. XV	31·1133	99·2546	Cheville de cuivre dans la face d'une pierre enfoncée à 5 pieds dans la terre, et sortie d'environ 1 pd. au bas de la G.-Ile Sainte-Thérèse, du côté du canal, Saint-Jean.
XV	52	0·9778	+ 3·9459	+ 3.9474	+ 3·9467	— 0·70	1·0023	C. B. ● M. 52	32·0911	103·2013	Sur un orme, côté E. du canal, à env. 120 pds. au S. de la ligne sud de la terre de Martin Mullarkey, lot n° 345, paroisse de Chambly.

52	53	0·9497	+ 1·5991	+ 1·5971	+ 1·5981	+ 1·00	2·1059	C. B. ● M. 53	33·0408	104·7994	Sur une souche de frêne dans l'accore de la rivière, vis-à-vis la ligne de clôture sud de J. Durham, paroisse de Chambly.
53	XVI	0·2694	— 8·9317	— 8·9281	— 8·9299	— 1·80	2·4050	C. B. ⊖ M. XVI	33·3102	95·8695	Cheville de cuivre sur la face d'une pierre enfoncée à 5 pieds dans la terre et sortie d'un pied, vis-à-vis la ligne nord de L. Fortier, sur le bord de la côte, à ¼ de mille du moulin à farine de Yule.
XVI	54	0·8553	+24·9261	+24·9089	+24·9175	+ 8·60	172·9452	C. B. ● M. 54	34·1655	120·7870	Sur un liard dans le champ, à quelque distance à l'est du canal, presque dans la ligne entre John Yule et Louis Papineau, Chambly.
54	55	0·3295	+ 2·6469	+ 2·6518	+ 2·6494	— 2·40	34·9621	C. B. ● M. 55	34·4950	123·4364	Sur une souche de frêne, dans un champ près du bord de l'eau de la rivière Richelieu, à environ 100 pieds au nord de la ligne de clôture nord de F. Collette, Chambly.
55	XVII	0·4914	—25·2869	—25·2771	—25·2820	— 4·90	97·7208	C. B. ⊖ M. XVII	34·9864	98·1544	Cheville de cuivre dans une pierre enfoncée à 5 pieds dans la terre et sortie d'un pied, sur le côté est du canal, à peu près vis-à-vis le pont de Collette, Chambly.
55	XVIII	1·6368	—10·7137	—10·7162	—10·7150	.....	.....	C. B. ⊖ M. XVIII	36·1318	112·7214	Cheville de cuivre dans la face sud de la culée en pierre du pont du ch. de fer du Sud-Est, à environ 60 pieds à l'est de la route postale, dans le versant de la côte, Chambly.
57	XVIII	0·1442	— 0·1637	— 0·1662	— 0·1650						
XVII	61	2·6132	+39·8907	+39·8725	+39·8816	+ 9·10	63·3783	C. B. ● M. 61	37·5996	138·0360	Cheville de cuivre dans la cinquième assise de pierre à partir du sommet, face inférieure du mur de l'écluse n° 7, côté est du canal, Chambly.
60	XIX	0·4823	— 1·9104	— 1·9123	— 1·9114	.....	.....	C. B. ⊖ M. XIX	37·8648	144·4568	Sur la souche d'un mai, scié, à l'ouest de l'extrémité supérieure de l'écluse n° 7 et au nord de la route postale, Chambly.
61	XIX	0·2652	+ 6·4198	+ 6·4217	+ 6·4208						
Y reporter.....		11·5212	+38·3145	+38·2954	+38·3051	+ 9·70	953·6455				

II.—RÉSUMÉ DES RÉSULTATS—Section n° 2, de Saint-Jean à Saint-Hilaire—Ligne continue,—*Suite.*

Du repère	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A. (A.)	Différence de hauteur. Ligne B. (B.)	Différence de hauteur. Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	$2\,V^2 / M.$	Repèr's, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. Amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds / 1000			Milles par la ligne de niveaux	Pieds.	
Report.	.....	11·5212	+38·3145	+38·2954	+38·3051	+ 9·70	953·6455				
61	XX	0·0264	+ 6·5337	+ 6·5355	+ 6·5346	.....	.....	C. B. ⊖ M. XX	37·6260	144·5706	Cheville de cuivre dans une assise de pierre, sous la brique, au coin sud-ouest du bureau du percepte'r des péages sur le canal, à l'ouest de l'extrémité inférieure de l'écluse n° 7, paroisse de Chambly.
61	62	0·3722	+18·2054	+18·2065	+18·2060	— ·50	1·3434	C. B. ● M. 62	37·9718	156·2420	Sur une souche de peuplier au côté sud de la route, propriété de Chs. Allard, presque vis-à-vis le monument de Salaberry, village du Bassin de Chambly.
62	63	1·1212	+ 2·3907	+ 2·3770	+ 2·3839	+ 6·90	84·9277	C. B. M. 63	39·0930	158·6259	Sur la racine d'une souche d'orme, près du bord de l'eau, côté nord de la Petite Rivière Montréal et à environ 60 pieds à l'ouest du pont de la route postale sur cette rivière, Chambly.
63	XXI	0·1561	— 8·2864	— 8·2965	— 8·2915	.....	.....	C. B. ⊖ M. XXI	39·2491	150·3344	Cheville de cuivre dans une pierre à environ 3½ pieds du sol, au coin N·E. de la maison en pierre de L. A. Lamoureux, au côté nord de la route, le long de la Petite Rivière Montréal, Chambly.

63	64	0·9739	+ 2·5881	+ 2·5787	+ 2·5834	+ 4·70	45·3639	C. B. ● M. 64	40·6669	161·2093	Sur un orme au côté sud de la route, propriété de Solime Monty, lot n° 56, Chambly.
64	65	1·1128	— 2·6979	— 2·6863	— 2·6921	— 5·80	60·4601	C. B. ● M. 65	41·1797	158·5172	Sur la racine d'un orme au côté sud du chemin, lot n° 40, propriété d'Alphonse Vinet, Chambly.
65	66	0·7341	+ 2·8260	+ 2·8529	+ 2·8395	—13·40	489·1976	C. B. ● M. 66	41·9138	161·3567	Sur la racine d'une souche d'orme au côté est de la route, lot n° 31, propriété de madame Masse, Chambly.
66	69	0·7830	+ 1·2810	+ 1·3041	+ 1·2926	—11·50	337·8083	C. B. ● M. 69	42·6968	162·6493	Sur la racine d'un orme, au côté est du chemin, lot n° 23, Chambly.
69	70	1·5605	— 3·3953	— 3·4291	— 3·4122	+16·90	366·0493	C. B. ● M. 70	44·2573	159·2371	Sur la racine d'un orme, au côté est du chemin, lot n° 13, terre d'Olive Trudeau, Chambly.
70	XXII	0·6421	— 6·1571	— 6·1720	— 6·1646	+ 7·40	170·5653	C. B. ⊖ M. XXII	44·8994	153·0725	Cheville de cuivre dans le solage en pierre de la maison à un étage et demi, de Richard Lamoureux, à environ 150 pieds à l'ouest de la route postale, paroisse de Chambly.
XXII	71	1·4840	+ 9·8180	+ 9·8241	+ 9·8211	— 3·00	12·1294	C. B. ● M. 71	46·3834	162·8936	Sur la souche d'un orme, côté est du chemin, lot n° 8, propriété de la "Hamilton Powder Co.", paroisse de Belœil.
71	XXIII	0·9438	—17·7456	—17·7322	—17·7389	.....	... .	C. B. ⊖ M. XXIII	47·3272	145·1547	Cheville de cuivre dans la première assise de pierre au-dessus du sol, culée au côté ouest du pont tournant du chemin de fer G.-Tronc, et au côté est de la route postale, Belœil.
A reporter...		20·3050	+63·1734	+63·1513	+63·1627	+11·40	2521·4905				

II.—Résumé des résultats—Section N° 2, de Saint-Jean à Saint-Hilaire—Ligne continue,—*Suite.*

Du repère.	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.	Ligne B.	Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V² / M.	Repèr's, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses Point.	Profond. en-dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. Amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
Report		20·3050	+63·1734	+63·1513	+63·1627	+11·40	2521·4905				
71	XXIV	1·5756	—23·3393	—23·3381	—23·3387	....	.....	C. B. ⊖ M XXIV	47·9590	139·5549	Cheville de cuivre dans la sixième assise de pierre, au-dessous du sommet de la culée est du pont du chemin de fer G.-Tronc, au côté ouest de la route postale, paroisse de Saint-Hilaire.
71	72	2·5853	+ 1·4606	+ 1·4296	+ 1·4451	+15·50	185·8585	C. B. ● M. 72	48 9687	164·3387	Sur une souche d'orme à environ 75 pieds à l'ouest de la route, lot n° 29, propriété d'Azarie Beauchêne, Saint-Hilaire.
72	XXV	0·6422	—20·5275	—20.5244	—20·5260	.....	.....	C. B. ⊖ M. XXV	49·6109	143·8127	Cheville de cuivre dans le coin sud-ouest de l'église de Saint-Hilaire, à environ 2 pieds au-dessus du sol, Saint-Hilaire.
72	73	1·4227	— 7·5723	— 7·5649	— 7·5686	— 3·70	19·2451	C. B. ● M. 73	50·3914	156·7701	Sur une souche d'orme, au côté est du chemin, lot n° 32, propriété de Louis Vogel, Saint-Hilaire.
73	74	1·1835	—12·4742	—12·4635	—12·4689	— 5·40	49·2776	C. B. ● M. 74	51·5749	144·3012	Sur la racine d'un orme, au côté est du chemin, lot n° 20, propriété de Melle Lachapelle, Saint-Hilaire.

74	75	0·6674	+ 8·4978	+ 8·4860	+ 8·4919	+ 5·90	104·3150	C. B. ● M. 75	52·2423	152·7931	Sur la racine d'un orme, au côté est du chemin, lot n° 13, propriété d'Alexis Blais, paroisse de Saint-Hilaire.
75	76	1·2240	— 2·2365	— 2·2436	— 2·2401	+ 3·50	20·0161	C. B. ● M. 76	53·4663	150·5530	Sur la racine d'un frêne, à environ 100 pieds à l'ouest du chemin, lot n° 3, Saint-Hilaire.
76	115	0·2644	+10·3374	+10·3382	+10·3378	— 0·40	1·2100	C. B. ● M. 115	53·7307	160·8908	Sur une souche de frêne sur le bord de la côte, au côté ouest du chemin, lot n° 156, propriété de Jean-Bte Rémi, paroisse de Saint-Hilaire.
Totaux.....		27·6523	+61·1861	+61·1331	+61·1599	+26·80	2901·4128				

Pour la section n° 2... { Erreur moyenne par mille..... = M = 0·0075 pd. Erreur probable par mille..... = $\grave{M}$ = 0·6745 M = 0·0050 pd.
" " pour la distance totale = μ = 0·0393 " " " pour la distance totale = $\grave{\mu}$ = 0·6745 μ = 0·0265 "

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'À L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

III.—Résumé des résultats—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire—Ligne continue.

Du repère	Au repère	M. Distance.	Difference de hauteur. Ligne A. (A. → B.)	Ligne B. (B. → A.)	Moyenne.	V. Diff. entre A et B. et la moyenne.	$\frac{2 V^2}{M.}$	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain correspondant au 0 des Ing. Amér. au Fort Montgomery.	Localité, Etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
								C. B. ⊖ M. XXV	85·3122	152·7150	Cheville de cuivre dans le soubassement de la halle du marché de Sorel, 21 pieds à l'est du coin sud-est et à 3½ pds environ au-dessus du sol.
XXVI	77	0·5148	—3·6954	—3·6936	—3·6945	—0·90	3·1468	C. B. ● M 77	84·7974	149·0205	Sur la racine d'une souche d'orme vis-à-vis la maison de brique d'Olivier Boucher, au coin sud-est des rue King et Provinciale, Sorel.
77	78	0·1862	—3·1276	—3·1275	—3·1276	—0·10	0·1074	C. B. ● M 78	84·6112	145·8929	Sommet d'une borne en pierre sur la propriété du ch. de fer du Sud-Est, au côté ouest du chemin On avait déjà marqué sur le derrière de cette pierre w. ID.
78	79	0·7898	+6·4895	+6·4760	+6·4828	+6·80	117·0929	C. B. ● M. 79	83·8214	152·3757	Sur la racine d'un orme à l'intersection de la clôture au côté ouest de la route avec la ligne de séparation entre Paul Traversey et James Sheppard, Sorel.

79	81	0·9170	—29·6604	—29 6653	—29·6629	+ 2·40	12·5627	C. B. ● M. 81	82·9044	122·7128	Repère sur la racine d'un pin rouge dans un champ, sur le côté est et à l'angle aigu de la route. Lot n° 101, propriété d'Edouard Cournoyer, paroisse de Saint-Pierre de Sorel.
81	83	1·3693	+11·9213	+11·8882	+11·9047	+16·50	397·6484	C. B. ● M. 83	81·5351	134·6175	Repère sur la racine d'une souche d'érable tendre, dans un champ au côté est de la route. Lot n° 124, propriété de Paul Antaya, Saint-Pierre de Sorel.
83	84	0·3606	— 3·7498	— 3·7624	— 3·7561	+ 6·30	220·1331	C. B. ● M. 84	81·1745	130 8614	Repère sur la racine d'un gros pin rouge, à l'ouest de la route. Lot n° 129, propriété de François Paul, Saint-Pierre de Sorel.
84	XXVII	0·4597	— 8·7761	— 8·7802	— 8·7782	.....	.....	C. B. ● M. XXVII	80·7148	122·0832	Repère sur une cheville de cuivre au centre du pignon nord d'une maison de brique. Lot n° 4, propriété de Pierre Ethier, paroisse de Sainte-Victoire.
84	87	1·8523	+14·2543	+14·2679	+14·2611	— 6·80	49·9271	C. B. ● M. 87	79·3222	145·1225	Repère sur la racine d'un pin rouge au côté est de la route. Lot n° 26, propriété de Pierre Chapedelaine, paroisse de Sainte-Victoire.
87	88	1·2613	— 2·0205	— 2·0007	— 2·0106	— 9·90	155·4110	C. B. ● M. 88	78·0609	143·1119	Repère sur la racine d'un pin rouge au côté ouest de la route. Lot n° 1, propriété de David Pontbriand. Paroisse de Saint-Ours.
88	89	0·3460	— 2·7661	— 2·7644	— 2·7652	— 0·80	4·6821	C. B. ● M. 89	77·7149	140·3467	Repère sur la racine d'un petit orme au côté ouest de la route. Lot n° 3, propriété d'Antoine Larivière, paroisse de Saint-Ours.
A reporter.....		7·5973	—12·3547	—12·3818	—12·3683	+13·50	960·7115				

III.—Résumé des résultats—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire—Ligne continue.—*Suite.*

Du repère	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.	Différence de hauteur. Ligne B.	Différence de hauteur. Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V² / M.	Repèr's, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en-dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
Report	.....	7 5973	—12·3547	—12·3818	—12·3683	+13·50	960·7115				
89	90	0·7438	+ 7·3006	+ 7·3253	+ 7·3129	—12·40	413·4445	C. B. ● M. 90	76·9711	147·6596	Repère sur la racine d'un gros frêne au côté ouest de la route. Lot n° 14. Propriété de J. Bte. Chapdelaine, Saint-Ours.
90	91	0·7961	+11·1054	+11·0978	+11·1016	+ 3·80	36·2769	C. B. ● M. 91	76·1750	158·7612	Repère sur la racine d'un gros orme dans le champ au côté est de la route. Lot n° 24. Propriété de Thomas Arpin, Saint-Ours.
91	XXVIII	0·3677	— 9·4774	— 9·4946	— 9·4860	.....	.....	C. B. ● M. XXVIII	75·8073	149·2752	Repère sur une cheville de cuivre dans le pignon nord d'une maison de briques, à un étage et demi. Lot n° 28. Propriété de Jos. Dufault, Saint-Ours.
91	92	1 7516	— 8·3605	— 8·3681	— 8·3643	+ 3·80	16·4877	C. B. ● M. 92	74·4234	150·3969	Repère sur la racine d'un gros orme, au côté est de la route et vis-à-vis une grange. Lot n° 53. Propriété de Louis Morin, Saint-Ours.
91	XXIX	1·3432	—16·3394	—16·3375	—16·3385	.....	.....	C. B. ● M. XXIX	74·8318	142·4227	Repère sur une cheville de cuivre, côté N d'une maison de brique solide à 1½ étage. Lot n° 45. Propriété de L. Morin, St-Ours.

92	93	0·4085	— 1·5069	— 1·5049	— 1·5059	— 1·00	4·8959	C. B. ● M. 93	74·0149	148·8910	Repère sur la racine d'un orme, au côté ouest de la route. Lot n° 62, propriété de madame de Saint-Ours, ville de Saint-Ours.
93	XXX	0·4342	— 8·9965	— 8·9961	— 8·9963	— 0·20	0·1842	C. B. ⊖ M. XXX	73·5807	139·8947	Cheville de cuivre, dans le couronnement de la plinthe de l'église de Saint-Ours, près du coin sud-est, ville de Saint-Ours.
XXX	94	0·6528	+32·2219	+32·2004	+32·2112	+10·80	357·3529	C. B. ● M. 94	72·9279	172·1059	Repère sur la racine d'un liard, au côté ouest de la route. Lot n° 85, propriété de Louis Lamoureux, Saint-Ours.
4	95	0·9702	— 3·8225	— 3·8353	— 3·8289	+ 6·40	84·4362	C. B. ● M. 95	71·9577	168·2770	Repère vis-à-vis le lot n° 100, propriété de François Grenier; sur le sommet d'un poteau d'amarrage sur la rive est, presque vis-à-vis l'avant dernier pilier brise-glace, au nord de l'écluse de St-Ours, en descendant.
95	XXXI	0·2835	— 7·3255	— 7·3269	— 7·3262	+ 0·70	3·4567	C. B. ⊖ M. XXXI	71·6742	160·9508	Cheville de cuivre sur le sommet d'une pierre de couronnement, au côté est et à l'extrémité supérieure de l'écluse de Saint-Ours.
95	XXXII	0·3084	— 7·9767	— 7·9746	— 7·9757	.....	.....	C. B. ⊖ M. XXXII	71·6493	160·3013	Cheville de cuivre, dans une pierre du couronnement de la culée du barrage, sur le côté ouest de l'île de l'écluse, Saint-Ours.
XXXI	96	0·1228	—18·0151	—18·0115	—18·0133	— 1·80	52·7687	C. B. ● M. 96	71·5514	142·9375	Repère sur la racine d'un gros orme, au côté ouest de la route, lot n° 114, propriété de Louis Richard, Saint-Ours.
A reporter.....		13·7608	— 9·7538	— 9·8011	— 9·7775	+23·60	1930·0152				

III.—Résumé des résultats—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire.—Ligne continue.—*Suite.*

Du repère	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A. (A. → B.)	Ligne B. (B. → A.)	Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	2 V² / M.	Repères, niveaux d'eau, stati'ns, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain correspondant au 0 des Ing. amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
Report..	.....	13·7608	— 9·7538	— 9·8011	— 9·7775	+23·60	1930·0152				
96	97	0·8180	+ 2·3380	+ 2·3515	+ 2·3448	— 6·70	109·7558	C. B. ● M. 97	70·7334	145·2823	Repère sur la racine d'un gros orme, au côté ouest de la route, lot n° 128, propriété de F. H. Lebœuf, Saint-Ours.
7	98	1·0400	+ 1·8498	+ 1·8315	+ 1·8407	+ 9·20	162·7692	C. B. ● M. 98	69·6934	147·1230	Repère sur la racine d'un orme, au côté ouest de la route. Lot n° 156A, propriété d'Edouard Guertin, Saint-Ours.
8	XXXIII	0·7005	— 2·1555	— 2·1574	— 2 1565	+ 0·90	2·3126	C. B. ⊖ M. XXXIII	68·9929	144·9665	Repère sur une cheville de cuivre dans le pignon N.E. d'une maison de brique, à un étage et demi, côté est de la route. Lot n° 151, propriété d'Edouard Plante, St-Ours.

XXXIII	99	0·5100	+10·2667	+10·2447	+10·2557	+11·00	474·5098	C. B. ● M. 99	68·4829	155·2222	Repère sur une souche de chêne à 4 pieds au nord d'un gros orme, au côté ouest de la route. Lot n° 5, propriété du Rév. N. Guérout. Paroisse de Saint-Denis.
99	101	0·9898	— 5·9323	— 5·9579	— 5·9451	+12·80	327·7454	C. B. ● M. 101	67·4931	149·2771	Repère sur la racine d'un grand frêne au côté est de la route. Lot n° 17, propriété d'Adolphe Larue, Saint-Denis.
101	103	1·1011	+ 2·1023	+ 2·1108	+ 2·1066	— 4·20	32·0407	C. B. ● M. 103	66·3920	151·3837	Repère sur le sommet d'une grosse souche plate de frêne, au côté est de la route. Lot n° 26, propriété de Louis Goulet, Saint-Denis.
103	XXXIV	0·9982	— 7·5309	— 7·5355	— 7·5332	.....	.....	C. B. ⊖ M. XXXIV	65·3938	143·8505	Cheville de cuivre dans le coin nord-ouest de la façade en pierre du couvent, au côté est du chemin, village de Saint-Denis.
103	XXXV	1·1275	—12·3562	—12·3612	—12·3587	.....	.....	C. B. ⊖ M. XXXV	65·2645	139·0250	Cheville de cuivre dans la pierre, au coin sud de la tour nord, sur la façade de l'église de Saint-Denis.
103	104	1·5188	— 2·3185	— 2·3106	— 2·3146	— 4·00	21·0692	C. B ● M. 104	64·8732	149·0691	Repère sur la racine d'un gros orme, au côté est du chemin. Lot n° 233, propriété de Ludger Gaouette, Saint-Denis.
104	105	1·4593	+ 2·1006	+ 2·0724	+ 2·0865	+14·10	272·4731	C. B. ● M. 105	63·4139	151·1556	Repère sur le sommet d'une souche d'orme, au côté est de la route. Lot n° 250, propriété de Louis Michon, Saint-Denis.
105	106	0·5179	+ 8·0929	+ 8·0964	+ 8·0947	— 1·70	11·1604	C. B. ● M. 106	62·8960	159·2503	Repère sur la racine d'un pin blanc, au côté ouest de la route. Lot n° 256, propriété de J. Marie L'Espérance.
A reporter.....		22·4162	+ 6·5992	+ 6·4803	+ 6·5353	+55·00	3343·8514				

III.—Résumé des résultats—Section nº 3, Sorel à Saint-Hilaire—Ligne continue.—*Suite.*

Du repère.	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.	Différence de hauteur. Ligne B.	Différence de hauteur. Moyenne.	V. Diff. entre A et B et la moyenne.	$\frac{2 V^2}{M.}$	Repèr's, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds. / 1000			Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
Report..	.....	22·4162	+ 6·5902	+ 6·4803	+ 6·5353	+55·00	3343·8514				
106	107	1·3590	+ 4·2680	+ 4·2655	+ 4·2667	+ 1·20	2·1192	C. B. ● M. 107	61·5370	163·5170	Repère sur la racine d'un gros frêne, au côté est de la route. Lot nº 273, propriété de Ludger Dauphinet, Saint-Denis.
107	XXXVI	0·4130	—12·3633	—12·3654	—12·3644	.....	.....	C. B. ⊖ M. XXXVI.	61·1240	151·1526	Repère sur une cheville de cuivre enfoncée dans la deuxième assise de briques au-dessus des fondations en pierre au pignon nord de la résidence de Théodule Benoit. Lot nº 1, paroisse de Saint-Charles.
107	108	1·2586	— 1·4922	— 1·4879	— 1·4901	— 2·20	7·6910	C. B. ● M. 108	60·2784	162·0269	Repère sur le sommet d'une souche de frêne, près du bord de la côte de la rivière Richelieu. Lot nº 13, propriété de Marie Brodeur, paroisse de Saint-Charles.
108	109	0·9935	+ 3·0894	+ 3·0573	+ 3·0733	+16·00	515·3496	C. B. ● M. 109	59·2849	165·1002	Repère sur une souche d'orme à 15 pieds au sud de la ligne de division entre Charles Bousquet et Alex. Lefebvre. Lot nº 25, propriété d'Alexandre Lefebvre, Saint-Charles.

109	XXXVII	1·2136	—17 3321	—17·3600	—17·3461	+ 13·90	318·4080	C. B. ⊖ M. XXXVII	58·0713	147·7541	Cheville de cuivre dans les fondations en pierre de l'église de Saint-Charles, au coin N.-O. et à environ 2¾ pieds au-dessus du sol.
XXXVII	110	1·1306	+ 8·9643	+ 8·9534	+ 8·9589	+ 5·50	52·8292	C. B. ● M. 110	56·9407	156·7130	Repère sur la racine d'un pin blanc au côté est du chemin. Lot n° 106, propriété d'Antoine Foisy, Saint-Charles.
110	111	0·6452	— 2·4032	— 2·4111	— 2·4072	+ 3·90	47·1481	C. B. ● M. 111	56·2955	154·3058	Repère sur la racine d'un gros orme sur le côté est de la route. Lot n° 113, propriété d'Alexandre Rémi, Saint-Charles.
111	112	0·8811	— 6·9811	— 6·9905	— 6·9858	+ 4·70	50·1419	C. B. ● M. 112	55·4144	147·3200	Repère sur la racine d'un gros orme du côté ouest du chemin. Lot n° 112, propriété de J.-Bte. Lusignan, Saint-Charles.
112	114	1·1275	+19·6775	+19·6504	+19·6640	+ 13·60	328·0887	C. B. ● M. 114	54·2869	166·9840	Repère sur la racine d'un frêne, dans le ravin le long de la grève. Lot n° 128, propriété d'Alfred Petit, Saint-Charles.
114	115	0·5562	— 6·0858	— 6·1005	— 6·0932	+ 7·30	191·6217	C. B. ● M 115	53·7307	160·8908	Repère sur une souche de frêne sur le bord de la côte, au côté ouest de la route. Lot n° 156, propriété de J.-Bte. Rémi, Saint-Hilaire.
Totaux....		31·5815	+ 8·2950	+ 8·0569	+ 8·1758	+118·90	4857·2488				

Pour la section n° 3. { Erreur moyenne par mille..... = M = 0·0082 pied. Erreur probable par mille..... = $\grave{M}$ = 0·6745 M = 0·0055 pied.
" " pour la distance totale = μ = 0·0461 " " " pour la distance totale = $\grave{\mu}$ = 0·6745 μ = 0·0311 "

Pour les 85·3122 milles de nivellement continu, contenus dans les trois sections entre Rouses-Point et Sorel, nous avons :—

Erreur moyenne par mille..... = M = 0·0079 pied. Erreur probable par mille..... = $\grave{M}$ = 0·6745 M = 0·0053 pied.
" " pour la distance totale = μ = 0·0733 " " " pour la distance totale = $\grave{\mu}$ = 0·6745 μ = 0·0494 "

NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE, DEPUIS LE LAC CHAMPLAIN JUSQU'A L'ONDE MARÉE DU SAINT-LAURENT.

IV.—Résumé des résultats—Ligne principale, section n° 1, de Saint-Jean à Rouses-Point.

Connections avec les sections transversales menées jusqu'aux repères souterrains A et B.

Du repère.	Au repère.	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.	Différence de hauteur. Ligne B.	Différence de hauteur. Moyenne.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
						C. B. ● M. 45	1·1200	96·4364	Clou à tête de cuivre dans la racine d'un chêne sur son côté est, près de la rivière Richelieu, lot n °1, propriété de Stephen Oliver, paroisse de Lacolle.
45	Cavité sur la cal de bronze. Puits A.	0·2572	+2·5855	+2·5788	+2·5822	Cavité sur la cal. de bronze. Puits A.	1·3772	99·0186	Sur la ligne frontière entre les Etats-Unis et le Canada, à 870 pieds à l'est du monument en pierre planté en 1845 par les autorités anglaises et celles des E.-U.
	Sommet de la calotte.	0.2576	+2·5484	+2·5440	+2·5462	Sommet de la calotte.	1·3776	98·9826	
						C. B. ⊖ M. VIII	12·1470	86·9752	Cheville en cuivre dans la fondation en pierre, du pignon de l'hôtel Boileau, au coin S.-E, côté O. de la route, lot n° 87, propriété de Lucien Gagnon, paroisse de Saint-Valentin.
VIII	Cavité sur la cal. de bronze Puits B.	0·1685	+8·7861	+8·8047	+8·7954	Cavité sur la cal. de bronze. Puits B	12·3155	95·7706	Vis-à-vis le coin N.-E de la maison de brique à un étage et demi de Jos. Bissonnette, première maison au nord de l'église de Saint-Valentin, côté ouest de la route.
	Sommet de la calotte.	0·1684	+8·7767	+8·7727	+8·7747	Sommet de la calotte.	12·3154	95·7497	

IV.—Résumé des résultats—Ligne principale, section n° 1, de Saint-Jean à Rouses-Point.

Connection avec la section transversale menée jusqu'au repère souterrain C.

Du repère	Au repère.	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.	Ligne B.	Moyenne.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
						C. B. ⊖ M. III	25·0174	76·0347	Cheville de cuivre dans le coin sud-est de la maison de pierre de Montgomery, au coin N.-O. des rues Lemoine et Champlain, ville de Saint-Jean.
III	Cavité sur le sommet de la calotte de bronze.	0·2571	+15·0663	+15·0775	+15·0719	Cavité sur le sommet de la calotte de bronze.	25·2745	91·1066	Sur le sommet de la levée sud, du fossé autour des casernes de Saint-Jean et à quelque 200 pds. à l'est de la route, conduisant de la ville de Saint-Jean aux casernes.
	Puits C.					Puits C.			
	Sommet de la calotte de bronze.	0·2569	+15·0315	+15·0459	+15·0387	Sommet de la calotte.	25·2743	91·0734	

IV.—Résumé des résultats—Ligne principale, section n° 2, de Saint-Jean à Saint-Hilaire.

Connection avec la section transversale menée jusqu'au repère souterrain D.

Du repère	Au repère.	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A. (A.)	Différence de hauteur. Ligne B. (B.)	Différence de hauteur. Moyenne.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. amér. au Fort Montgomery.	Localité, etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
						C. B. ● M. 61	37·5996	138·0360	Clou à tête de cuivre sur le sommet d'une souche d'un ancien mât d'agrément, enfoncé à 5 pieds dans la terre, à environ 40 pieds à l'ouest de l'écluse n° 7, Chambly.
61	Cavité sur le sommet de la calotte de bronze.	0·0199	+6·7765	+6·7787	+6·7776	Cavité sur le sommet de la calotte de bronze.	37·6195	144·8136	Entre le repère n° 61 et le côté nord de la route postale, à 45 pieds environ à l'ouest de l'écluse n° 7, Bassin de Chambly.
	Puits D.					Puits D.			
	Sommet de la calotte de bronze.	0·0195	+6·7370	+6·7382	+6·7376	Sommet de la calotte de bronze.	37 6191	144·7736	

IV.—Résumé des résultats—Ligne principale—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire—Connections avec les sections transversales menées jusqu'aux repères souterrains E et F.

Du repère	Au repère	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A.	Ligne B.	Moyenne.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. en dessous du plan de compar. placé à 100 pieds au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. amér. du Fort Montgomery.	Localité, Etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		Milles par la ligne de niveaux.	Pieds.	
						C. B. ● M. 115	53·7307	160·8908	Lot n° 156, J.-Bte. Rémi, propriét. ; repère sur une souche de frêne, sur le bord de la côte, à l'ouest du chemin, à près de 100 pds. au sud de la ligne de délimitation entre St-Charles et St-Hilaire.
115	Cavité au somm. de la cal. de bron. Puits E.	·0359	—0·4948	—0·4960	—0·4954	Cav. au somm. de la calotte. Puits E.	53·7666	160·3954	Sur la ligne entre les paroisses de St-Charles et de St-Hilaire, à l'ouest de la route postale. Le repère 115 est à 200 pds. au sud du puits, sur le bord de la côte qui longe le côté est de la rivière Richelieu.
	Sommet de la calotte de bronze.	·0356	—0·5293	—0·5298	—0·5296	Som. de la cal.	53·7663	160·3612	
						C. B. ⊖ M. XXXII	71·6493	160·3013	Cheville de cuivre dans une des pierres de couronnement de la culée du barrage, sur la rive ouest de l'île dans la riv. Richelieu, à l'écluse de Saint-Ours.
XXXII.	Cavité au somm. de la cal. de bron. Puits F.	·0367	+3·8530	+3·8561	+3·8546	Cavité au somm. de la calotte. Puits F.	71·6860	164·1559	Dans la tranchée sur l'île de l'écluse de St-Ours, à 200 pds. au nord de la culée du barrage et à 150 pds. ou environ, du chenal ouest de la rivière Richelieu.
	Sommet de la calotte de bronze.	·0367	+3·8215	+3·8236	+3·8226	Som'et de la cal.	71·6860	164·1239	

IV.—Résumé des résultats—Ligne principale—Section n° 3, de Sorel à Saint-Hilaire—Connection avec la section transversale menée jusqu'au repère souterrain G.

Du repère	Au repère.	M. Distance.	Différence de hauteur. Ligne A. (A.)	Différence de hauteur. Ligne B. (B.)	Différence de hauteur. Moyenne.	Repères, niveaux d'eau, stations, etc.	Distance du repère 45½ à Rouses-Point.	Profond. au-dessous du plan de compar. placé à 100 pds. au-dessus de l'étiage du lac Champlain, correspondant au 0 des Ing. amér. au Fort Montgomery	Localité, Etc.
		Milles.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		Milles par la ligne de niveaux.	Feet.	
						C. B. ⊖ M. XXVI	85·3122	152·7150	Cheville de cuivre dans le mur en pierre du soubassement de la halle du marché de Sorel, à 21 pieds à l'est du coin sud-est, et environ 3½ pieds au-dessus du sol.
XXVI	Cavité au sommet de la calotte de bronze.	0·1237	+17·6286	+17·6290	+17·6288	Cavité au sommet de la calotte.	85·4359	170·3438	A 20 pieds environ au N. du vieux moulin à vent, près de la jonction des rivières Richelieu et St-Laurent, et à 200 pieds à l'est du front du quai de la compagnie Richelieu et Ontario, à Sorel.
	Puits G. Sommet de la calotte.	0·1237	+17·5986	+17·5990	+17·5988	Puits G. Sommet de la calotte.	85·4359	170·3138	

L'erreur moyenne et l'erreur probable, que nous avons évaluées, comme provenant de l'adoption des moyennes arithmétiques des résultats obtenus dans les deux séries de nivellements donnés dans les résumés ci-dessus, furent calculées au moyen des formules suivantes, savoir :—

1° Erreur moyenne par mille $= M = \sqrt{\frac{1}{2n} \Sigma \left(\frac{2V^2}{S}\right)}$,

2° Erreur probable par mille $= M' = 0{\cdot}6745\ M$,

3° Erreur moyenne pour toute la distance $= \mu = \sqrt{\frac{\Sigma\ (S)}{2n} \Sigma \left(\frac{2V^2}{S}\right)}$,

4° Erreur probable pour toute la distance $= \mu' = 0\ 6745\ \mu$,

où S représente la distance entre deux repères consécutifs, n le nombre des distances, et V^2 le carré de la différence entre les deux différences de niveau obtenues par les lignes A et B, et leur moyenne arithmétique.

Ces formules sont analogues à celles dont on se sert pour le " Relevé Côtier et Géodésique des Etats-Unis ; " et qui servent aussi à d'autres autorités.

Les résultats obtenus, indiquent, comme je l'ai déjà dit dans mon rapport préliminaire, que la règle appuyée sur l'expérience et établie en Europe pour la gouverne des observateurs, n'a pas été violée, malgré que, en plus d'une occasion, nous ayons pris des niveaux pendant les grands vents et sur un terrain parfois si mou et si spongieux, qu'il nous a fallu enfoncer des pieux de 4 à 5 pieds en terre, afin d'y appuyer solidement les pieds du trépied.

Suivant cette règle, l'erreur probable de la différence dans la hauteur de deux points, à une distance d'un kilomètre l'un de l'autre, ne doit pas, en général, excéder $3^{m,m,}$ et jamais $5^{m,m,}$, de sorte qu'un observateur peut, en général, accepter comme guide, pour les petites distances, une différence d entre deux nivellements de la distance K en kilomètres, exprimée par la formule $d = 5^{m,m,} \sqrt{2\ K}$.

En admettant pour base de calcul, que la différence d varie comme la racine carrée de la distance, et en adoptant le système de mesures anglaises, l'observateur peut, d'après cette règle, accepter pour les petites distances l entre les repères : la différence $d = 5^{m,m,} \sqrt{\frac{1\ \text{mille}}{1\ \text{kilo}} \times 2l}$, correspondant à près de $0{\cdot}03$ pied par mille dans les résultats provenant des lignes A et B ; mais pour les sections de 25, 50, 100 milles ou plus, l'erreur moyenne développée dans chaque mille, ne devrait pas dépasser $3^{m,m,} \sqrt{\frac{1\ \text{mille}}{1\ \text{kilo}}} = 0{\cdot}0126$ pied, ou celle développée sur toute la distance L, ne devrait pas excéder $0{\cdot}0126 \sqrt{L}$.

Les repères marqués en chiffres arabes ou ordinaires, sont ceux qui servirent principalement à la vérification de l'exactitude des opérations, et à leur reprise après les avoir discontinuées temporairement. Le plus souvent ils ont été placés sur des arbres et des piquets de clôture, dans lesquels sont enfoncés verticalement, des clous à tête de cuivre (*voir* Ill. n° 1) devant servir à porter les mires ; ils sont marqués $\frac{\text{C.}}{\text{B.}}$ ● M., ou simplement $\frac{\text{C.}}{\text{B.}}$ M., en peinture noire. Dans quelques cas, ces clous furent enfoncés horizontalement ; alors, la mire fut supportée par un petit niveau de menuisier, tenu dans une position horizontale, c'est-à-dire, que son sommet correspondit à une ligne horizontale tracée au milieu de la tête du clou, ainsi : ⊖. Les repères marqués en chiffres romains sont d'un caractère plus permanent que les premiers ; nous les faisons ordinairement sur les murs des édifices, quelquefois sur des monuments en pierre de taille, posés dans ce but particulier.

Afin de distinguer facilement ces repères des autres, nous enfonçons dans la pierre ou la brique, en ces cas, un boulon de cuivre, de 3 à 3½ pouces de long et de ¾ de pouce de diamètre, et nous traçons une ligne horizontale en travers de la tête de ce boulon ou cheville, sur laquelle nous prenons les coups avant et arrière. Ces repères sont marqués ainsi : $\frac{\text{C.}}{\text{B.}}$ ⊖ M., les lettres étant ciselées dans la pierre ou la brique.

A part des repères ordinaires que nous venons de décrire, nous avons établi sept points de référence, principaux et permanents, A, B, C, D, E, F, et G sur les bords de la rivière Richelieu, à des profondeurs de 6½ à 7½ pieds dans la terre, c'est-à-dire, au fond de puits en tubes de fonte reposant sur des masses de béton hydraulique de 3 à 3½ pieds de diamètre et de 1½ pied d'épaisseur, et effectivement protégés contre la gelée. Ces repères souterrains furent établis conformément à la demande du ministère des Chemins de Fer et Canaux, qui paya le coût des puits, les frais de transport, des fouilles et de la pose, afin que l'on puisse trouver en tout temps, à tous les 10 à 15 milles, le long de cette grande voie internationale de navigation, des repères permanents et sûrs qui ne soient pas exposés à être endommagés ou détruits par des personnes malveillantes ou agissant dans leur propre intérêt, ou par des écoliers qui sont poussés à faire le mal pour une raison ou une autre.

J'ai soumis une liste des puits que je regardais comme étant nécessaires, à Mr E. H. Parent, l'ingénieur en charge des canaux sur le Richelieu, sous le contrôle du ministère ci-dessus nommé ; il approuva les localités suggérées ainsi que le mode de construction que je me proposais de suivre et il fit les arrangements nécessaires pour assurer l'exécution des travaux s'y rapportant, en temps et lieux convenables.

Qu'il me soit permis de suggérer, relativement à ce sujet, que ce serait dans l'intérêt du public, si ce ministère autorisait l'établissement de ces puits de protection pour des repères permanents, à des distances convenables de 15 à 20 milles, sur le reste des lignes de niveaux que l'on doit continuer le long du Saint-Laurent, jusqu'à l'onde marée en bas de Québec, etc., ou au moins dans les localités où les repères ordinaires sont exposés à être déplacés ou détruits.

L'Ill. n° III ci-jointe, est une copie parfaite du dessin que j'ai préparé en juillet 1884 pour Mr Chanteloup, qui a fourni les tubes, etc., servant à ces puits dont la description suivante fera comprendre clairement le mode de construction.

Chaque puits se compose de deux cylindres en fonte, de ½ à ¾ de pouce d'épaisseur ; l'un a 9 pieds de longueur et 9 pouces de diamètre en dedans ; l'autre 7½ pieds de longueur et 12½ pouces de diamètre aussi mesuré à l'intérieur. Ces deux cylindres s'emboîtent l'un dans l'autre : le rebord annulaire de 2½" de large au pied du tube extérieur, repose sur un rebord analogue de 3¾" de large autour du cylindre intérieur, à 3 pieds au-dessus de sa base. La base du cylindre intérieur est circulaire et plane et elle a 2 pieds de diamètre et 1 pouce d'épaisseur ; on y visse un tube de fer de 3" de diamètre et de 1 pied de haut, fermé à son extrémité supérieure par une calotte cylindrique en bronze ou en métal à canon, avec bords supérieurs chanfreinés à un angle de 33½° par rapport à son axe vertical ; tous les joints sont parfaitement étanchés. Une cavité hémisphérique de grandeur ordinaire, est pratiquée dans la couronne de la calotte, pour servir de point d'appui au support sphérique de la mire lorsqu'on la descend dans le puits. Le tube extérieur ou l'enveloppe sert à garantir le tube intérieur contre les dérangements causés par la gelée, et s'élève de 1½ à 2½ pieds au-dessus de la surface du sol lorsque le puits est au complet, sa base étant fixée à 5 ou 5½ pieds sous terre. Pour faciliter l'ajustement concentrique du tube extérieur avec le cylindre intérieur, la partie inférieure du tube extérieur fut évasée de ½ pouce, sur une hauteur de 6 pouces, et on a posé un collier de plomb ayant une largeur uniforme d'un pouce et demi, sur le rebord servant d'appui à la base du tube intérieur.

Le puits est fermé par un couvercle solide en fonte, maintenu en position au moyen de quatre boulons en cuivre de ½ pouce, filetés, à têtes carrées, enfilés à travers 4 paires d'oreilles correspondantes sur le cylindre extérieur et le couvercle ; une clef d'une construction particulière sert à joindre fermement les oreilles, en vissant des écrous hémisphériques sur les boulons. On pourrait sans doute se servir de cadenas pour un ou plusieurs boulons dans chaque puits, si on le juge à propos. Outre ce couvercle extérieur, un autre qui est aussi de fonte est placé sur le cylindre intérieur, garni de poignées servant à le lever, au sommet duquel est ménagée une cavité cylindrique ou réceptacle de 2 pouces de profondeur, destiné à recevoir tout ce qui pourrait, par inadvertance, tomber dans le puits, lorsqu'on enlève le couvercle extérieur ; l'espace de ¾" entre les deux enveloppes ou tubes étant fermé par un anneau de plomb laminé

fixé au couvercle de fer, ce qui permet au tube extérieur un peu de jeu latéral sans que le tube intérieur soit poussé d'un côté ou de l'autre.

C.

Chaque puits porte l'inscription B. M., et une lettre distinctive en caractère plus gros, au-dessous de cette inscription; celle-ci est marquée sur deux côtés opposés de la partie du tube extérieur qui s'élève au-dessus du sol, et toutes les lettres sont en relief. Le tube intérieur est semblablement marqué près de la base, et la lettre distinctive se trouve aussi sur le couvercle et la calotte de bronze.

Avant leur expédition hors de l'atelier, tous les puits reçurent trois couches d'ocre rouge, et furent remplis d'eau afin de constater s'ils étaient parfaitement étanches; après avoir été mis en place, on a peinturé de nouveau les parties au-dessus du niveau du sol.

La chemise en tôle de fer servant à guider la règle vers le centre au fond du puits, telle que démontrée sur la planche n° III, fut attachée à la mire pour faciliter le placement du support sphérique dans la cavité de la calotte de bronze, sans tâtonnements fatigants; mais la réflexion vive du bronze nouvellement poli, nous dispensait de prendre cette précaution dans presque tous les cas.

J'ai l'intention de faire peinturer en blanc, sur la face interne du tube extérieur, dans l'espace compris entre les deux couvercles, l'élévation exacte du dessus de la calotte en métal à canon, ainsi que la date du tubage du puits.

Dans le mois d'août 1883, une échelle d'eau ou règle divisée en pieds et dixièmes, depuis 0 en montant, fut chevillée au mur du côté ouest de l'écluse de prise d'eau (n° 1) du canal Chambly, à Saint-Jean, en amont des portes supérieures dans la coulisse servant aux poutrelles à barrage; le 0 fut placé suivant l'indication de l'éclusier, à un pied au-dessus du fond de l'écluse, c'est-à-dire à 106·94 pieds en dessous du plan de comparaison, afin que l'échelle pût accuser directement en tout temps les profondeurs d'eau sur le busc supérieur de l'écluse. Plus tard, cependant, on a découvert que cette échelle d'eau était fixée à 0·28 pied trop haut pour indiquer correctement les profondeurs d'eau sur le busc. (*Voir* les notes au bas de la page 179). Une deuxième échelle d'eau, semblable à la première, fut plantée le 4 septembre suivant, dans la rivière même, vis-à-vis de l'écluse n° 1, le 0 étant placé à 5·3419 pieds plus haut que celui de la première échelle d'eau, c'est-à-dire à une élévation de 101·5981 pieds au-dessous du plan de comparaison. Ces deux échelles furent lues par l'éclusier, l'une immédiatement après l'autre, jusqu'au 1er novembre 1883.

On a constaté, comme on l'avait soupçonné, que par suite de la quantité variable d'eau admise dans le canal, et le haussement et le baissement rapides des eaux en amont de Saint-Jean produits par les vents ou le passage des vaisseaux, les élévations relatives de la surface de la rivière Richelieu et du canal près de l'écluse de prise d'eau, située à plus d'un ½ mille en aval de l'extrémité supérieure du chenal d'entrée, n'étaient pas toujours les mêmes; quelquefois la différence s'est élevée à quelques dixièmes de pied. Pour cette raison, les indications de la règle graduée plantée dans la rivière furent appliquées préférablement aux autres, à la réduction des niveaux d'eau, quoique la surface nous ait paru généralement plus unie dans le chenal d'entrée que dans la rivière.

Les variations de la hauteur de l'eau furent aussi observées et enregistrées à Philipsburg, baie de Missisquoi, lac Champlain, en 1883, depuis le 16 août jusqu'au 1er novembre; l'espace entre la surface de l'eau et le sommet d'une pièce de bois dans les ruines du quai d'amont fut mesurée avec un ruban gradué.

En 1884, nous avons engagé six personnes pour enregistrer les fluctuations du niveau de la rivière, depuis le 1er juillet jusqu'au 1er novembre, aux endroits suivants:—

(*a*) Tête de l'entrée sud du canal Chambly, à Saint-Jean.
(*b*) Pied du canal Chambly au Bassin de Chambly.
(*c*) Estacades de Belœil, à 175 pieds en amont du pont du chemin de fer Grand Tronc.

(*d*) Bief en haut de l'écluse et du barrage de Saint-Ours.
(*e*) Bief en bas de l'écluse et du barrage de Saint-Ours.
(*f*) Embouchure de la rivière Richelieu, vis-à-vis la ville de Sorel.

Afin d'obtenir la pente de la rivière durant les crues du printemps, on a de nouveau observé et enregistré l'élévation de l'eau aux endroits que nous venons de décrire, ainsi qu'à Rouses-Point, durant la période comprise entre le 21 avril et le 21 juin 1885. Les observations, comme règle, furent faites 3 fois par jour, de 7 à 8 a.m., 12 à 1 p.m., et 5.30 à 6.30 p.m., et l'on nota en même temps que l'heure exacte : la température, l'état de la rivière, ainsi que la direction et la force approximatives du vent.

J'ai été informé au Fort Montgomery, situé près de la décharge du lac Champlain par la rivière Richelieu, dans l'Etat de New-York, que la hauteur de l'eau, la température et le vent, y ont été observés chaque jour pendant les 16 dernières années, à 5 ou 6 p.m., par le gardien du fort ; les registres de ces observations sont conservés dans le bureau des ingénieurs des Etats-Unis, à Oswégo, Etat de New-York. Les élévations de la surface de l'eau se rapportent au 0, ou au plan de l'eau basse adopté par les ingénieurs des Etats-Unis ; ce 0, comme me l'a indiqué en 1883, Mr Wm. McComb, gardien du fort, se trouve à 1·5 pied au-dessous d'une assise de pierre en saillie, à la base des murs du fort sur le côté sud, vers le lac.

Les tables qui suivent indiquent les plus grandes et les plus petites profondeurs qui ont été mesurées sur les buscs et les seuils des écluses, suivant les registres d'eau tenus par les éclusiers à Saint-Jean, au Bassin de Chambly et à Saint-Ours, de 1855 à 1885.

Année.	St-Ours.				Bassin de Chambly.		Saint-Jean.	
	Busc en aval de l'écluse, côté ouest.		(1) Seuil, côté ouest, en amont de l'écluse.		Busc en aval de l'écluse n° 9, côté ouest, canal Chambly.		(2) Busc en amont de l'écluse n° 1, côté ouest, canal Chambly.	
	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1855.....	Avril 19·58	Sept. 8·50						
1856.....	Avril 16·00	Nov. 8·41						
1857.....	Avril 21·58	Oct. 9·25						
1858.....	Avril 17·75	Nov. 9·08						
1859.....	Mars 22·33	Sept. 8·37						
1860.....	Mars 15·92	Sept. 8·58						
1861.....	Avril 21·66	Sept. 9·12						
1862.....	Avril 24·83	Oct. 8·92						Oct. 8·42
1863.....	Avril 23·92	Sept. 8·83	.....	.....	.....	.....	.....	Sept. 7·17
1864.....	Mai 18·42	Sept. 8·17	.....	.....	.....	.....	Mai 11 30	Nov. 6·50
1865.....	Mars 24·75	Nov. 7·08	.....	.....	.....	.....	Avril 11·67	Août. 8 08
1866.....	Avril 18·75	Oct. 9 08	.....	.....	.....	.....	Avril 10·50	

Année.	Saint-Ours.				Bassin de Chambly.		Saint-Jean	
	Busc en aval de l'écluse, côté ouest.		(1) Seuil, côté ouest, en amont de l'écluse.		Busc en aval de l'écluse n° 9, côté ouest, canal Chambly.		(2) Busc en amont de l'écluse n° 1, côté ouest, canal Chambly.	
	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.	Profond. maxima mesurée.	Profond. minima mesurée.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1867.....	Avril	Nov.	.....	.....	.....	.....	Mai	.....
	22·42	7·58	.....	.....	.....	.....	12·75	.....
1868	Mars	Oct.	Mai.	Oct.	Mai	Oct.	Juil.	Sept.
	16·83	7 00	12·75	8·75	14·50	7·83	11·58	7·08
1869.....	Avril	Sept.	Avril	Sept.	Avril	Sept.	Avril	Sept.
	23·33	9·83	19·75	8·17	23 67	9·33	13:87	8 20
1870.....	Avril	Sept.	Avril	Sept.	Avril	Oct.	Avril	Oct.
	20·83	7·75	16·83	7·42	19·67	7·33	12·67	7·00
1871.....	Mars	Nov.	Mars	Nov.	Mars	Nov.	Avril	Nov.
	19·92	7·33	15·17	7·75	19·00	7·75	10·80	7·33
1872.....	Avril	Août.	Avril	Déc.	Avril	Jan.	Mai	Avril
	18·50	8·83	14·42	8·66	19·50	9·75	11·58	7·58
1873.....	Avril	Sept.	Avril	Oct.	Avril	Sept.	Avril	Oct.
	24·00	7·58	19·83	7·42	23 50	7·08	12·50	8·08
1874.....	Mars	Déc.	Mars	Déc.	Fev.	Déc.	Mai	Nov.
	18·33	7·17	13·75	7·17	20·50	7·33	11 75	7·17
1875.....	Avril	Sept.	Avril	Sept.	Avril	Sept.	Mai	Sept.
	18·75	7 75	14·58	7·83	18·25	8:50	11:50	7·33
1876.....	Avril	Sept.	Avril	Déc.	Avril	Déc.	Mai	Déc.
	22·88	7·75	18·33	7·33	19·75	7·25	12·67	7·00
1877.....	Avril	Sept.	Avril	Oct.	Avril	Sept.	Avril	Oct.
	19·75	7·25	15·67	7·83	17·83	8·00	10·67	7·50
1878.....	Mai	Oct.	Mai	Oct.	Avril	Nov.	Avril	Oct.
	14·75	8·42	12·33	7·92	16·58	8·58	11·42	7·33
1879.....	Avril	Oct. et Nov.	Avril	Nov.	Avril	Nov.	Mai	Oct.
	20·25	6·25	16·00	6·92	18·67	7·17	12·25	6·67
1880.....	Avril	Oct.	Avril	Sept.	Fév.	Oct.	Avril	Oct.
	19·00	6 92	14·67	7·25	17·67	7 33	10·75	6·33
1881.....	Mars	Oct.	Mars	Oct.	Mars	Oct.	Mai	Oct.
	17·00	6·42	13·75	8·12	17 00	8·33	10·83	6·83
1882.....	Mars	Déc.	Mars	Déc.	Mars	Déc.	Mars	Nov. et Déc.
	16·83	7 50	13·83	7·75	16·50	8·25	10·50	7·00
1883.....	Avril	Sept.	Avril	Oct.	Avril	Déc.	Avril	Déc
	22·25	8·00	18·08	7·83	20·17	8·08	11·67	6·17
1884.....	Avril	Oct.	Avril	Oct.	Mars	Oct.	Mai	Oct.
	23·00	7·75	18·50	7·63	20·83	7·53	12:42	6 60
1885.....	Avril	.....	Avril	.....	Avril	.....	Avril	.....
	23·63	.....	19 54	.....	21·08	.....	12·32	.....

N.B. (1)—A la tête de l'écluse de Saint-Ours, les profondeurs d'eau furent mesurées à partir du seuil, au lieu du busc de l'écluse ; le seuil est à 1¾ pouce = 0·14 pied, plus bas que le busc de l'écluse.

(2) A Saint-Jean, l'éclusier a toujours pris ses mesures, à la tête de l'écluse, et au fond de la coulisse pratiquée dans la face du mur ouest, pour servir aux poutrelles à barrage ; il rapporte ses mesures au sommet du busc, en comptant depuis une marque faite à un pied au-dessus de l'extrémité immergée de sa perche. Mais on a constaté, qu'aujourd'hui, probablement par suite de quelque déplacement des fondations en bois, dans le voisinage du point où ses mesures ont été prises, le fond de l'écluse était seulement à 0.7 ou 0·8 pied plus bas que le sommet du busc, au lieu d'être à 1 pied. Il n'y a pas de doute que si l'éclusier avait pris ses mesures d'un seul et même point, on y aurait gagné sous le rapport de la précision. Par suite des fluctuations rapides du niveau de la rivière, produites par les vents, les mesures prises à l'écluse de prise d'eau à Saint-Jean n'indiquent pas correctement les élévations de la rivière Richelieu, en amont du canal Chambly. (*Voir* remarques, page 177 de ce rapport.)

La moindre profondeur enregistrée à Sorel par l'officier agissant pour la Commission du Havre de Montréal a été de 18.75 pieds, savoir : en novembre 1879.

On verra par cet exposé que la rivière Richelieu est à sa moindre hauteur durant l'automne, et que les moindres profondeurs mesurées et enregistrées, par les éclusiers, etc., sont :

A Saint-Jean, 6·17 pieds, en décembre 1883.

A Chambly, 7·08 pieds, en septembre 1873.
A Saint-Ours (en amont de l'écluse), 6·92 pieds, en novembre 1879.
A Saint-Ours (en aval de l'écluse), 6·25 pieds, en octobre et novembre 1879.
A Sorel, 18·75 pieds, en novembre 1879, tel qu'il appert par le registre des échelles d'eau de la Commission du Havre de Montréal.

Le niveau de l'eau basse indiqué sur les illustrations nos IV, V, VI, qui accompagnent ce rapport, et lequel est marqué "étiage extrême" ou "l'eau la plus basse connue" ne correspond pas tout à fait à celui qui est indiqué sur la table précédente. Ceci dépend, en partie, de quelques erreurs que l'on a découvertes dans le registre de l'éclusier au Bassin de Chambly, et en partie de ce que les mesures enregistrées par l'éclusier à Saint-Jean, comme nous l'indiquerons plus loin, ne montrent pas toujours la fluctuation réelle de la rivière, en face de cette ville, spécialement en automne.

Le niveau de l'étiage extrême indiqué sur les profils, est basé sur les observations de la rivière, faites dans le temps des basses eaux, lorsque le niveau de sa surface s'abaissa :—

A Saint-Jean jusqu'à 101·34 pieds au-dessous du plan de comparaison, près de la face nord du pont du chemin de fer Vermont Central, le 21 octobre 1882 ; la profondeur d'eau étant de 5·88 pieds sur le busc, à la tête de l'écluse n° 1, sur son côté ouest.

A Saint-Ours, en amont de l'écluse et du barrage, jusqu'à 174·85 pieds, le 4 novembre 1879. Cette élévation de 174·85 pieds, correspond à une profondeur de 6·92 pieds sur le bout ouest du seuil qui est placé à environ 36 pieds au sud du busc d'amont de cette écluse.

Au Bassin de Chambly, jusqu'à 174·10 pieds. Cette élévation, qui correspond à une profondeur de 6·96 pieds sur le busc de l'écluse n° 9, fut déterminée en allouant une pente de 0·76 pied, entre Chambly et Saint-Ours, dans le temps de l'étiage extrême, ce qui donne 174·85 lorsqu'il y a 6·92 pieds sur le seuil de l'écluse de Saint-Ours, comme à l'étiage ordinaire ou normal.

A Saint-Ours, en bas de l'écluse et du barrage, jusqu'à 180·16 pieds. Ce niveau correspond à une profondeur de 6·25 pieds sur le busc d'aval de l'écluse.

A Sorel, jusqu'à 180·37 pieds. Ce niveau correspond à une hauteur de 18·75 pieds, au-dessus du 0 de l'échelle d'eau de la Commission du Havre de Montréal.

La rivière Richelieu, comme toute les rivières de ce pays, est à sa plus grande hauteur dans le printemps ; les plus grandes profondeurs mesurées et enregistrées par les éclusiers depuis 1868, sont :

A Saint-Jean.....	13·87	pieds en avril	1869.
Au Bassin de Chambly.....	23 67	do	1869.
A Saint-Ours, en haut de l'écluse.....	19·83	do	1873.
A Saint-Ours, en bas de l'écluse.....	24·00	do	1873.

On remarquera cependant, qu'à Saint-Ours, dans le mois d'avril 1862, on a enregistré en bas de l'écluse une profondeur plus grande que la profondeur maxima de 24·00 pieds, c'est-à-dire 24 83 pieds. De plus, Mr Lévi Larue, l'habile surintendant des travaux de Saint-Ours, auquel je dois beaucoup de renseignements utiles, m'a indiqué le plus haut niveau atteint par l'eau en 1865, alors qu'elle s'éleva au point d'entrer dans sa résidence ; cette élévation est encore plus forte que celle de 1862, étant à 26 pieds au-dessus du busc d'aval de l'écluse.

Cette grande élévation fut causée principalement par le refoulement du Saint-Laurent, qui s'est élevé à Sorel, suivant les renseignements que Mr John McCarthy a eu la bonté de nous fournir, à presque 27.9 pieds au-dessus du 0 de l'échelle d'eau de la Commission du Havre de Montréal.

Par suite du défaut de renseignements tout à fait satisfaisants relativement à l'état de la rivière, pendant l'embâcle de quelques parties du chenal par la glace, et relativement à l'heure exacte du jour et la manière suivie en prenant les mesures sur les seuils et les buscs des écluses, en 1865, 1869 et 1873, et par suite du manque de mesures correspondantes prises simultanément en d'autres parties de la rivière, on a jugé qu'il était préférable d'indiquer sur les profils, seulement le niveau extrême de l'eau haute observé en 1885, au moyen d'une ligne pleine ; la position des niveaux analogues de 1865 et 1869, dont on vient de parler, est indiquée approximativement par des lignes pointillées.

En 1885 la rivière Richelieu atteignit son plus haut et son plus bas niveau; dans chaque cas, le même jour et à la même heure, sur tout son parcours entre le barrage de Saint-Ours et le Bassin de Chambly; sur l'étendue comprise entre Saint-Jean et Rouses-Point la même chose s'est produite, mais il y a eu devancement de 18 à 24 heures sur l'exhaussement de la partie inférieure de la rivière.

Relativement à la partie de la rivière entre le barrage de Saint-Ours et son embouchure, il faut dire que la plus grande hauteur de l'eau fut observée à Sorel, à 6 p.m., le 26 avril 1885, tandis qu'à Saint-Ours, la plus grande hauteur fut observée le lendemain à 7 a.m. Afin d'éviter une confusion des lignes sur les profils, on y a tracé une ligne d'eau haute moyenne, correspondant à une moyenne entre les observations du 26 et du 27 avril, dont on vient de parler. En 1884 la rivière atteignit son plus bas niveau, sur son parcours en bas de Saint-Ours, simultanément à Sorel et à Saint-Ours, le 29 septembre à 7 a.m. L'élévation du Richelieu entre ces deux localités, étant principalement gouvernée pendant le temps de l'eau basse, par les fluctuations du Saint-Laurent, cette rivière atteint sans aucun doute son plus bas niveau aux deux extrémités de son bief inférieur presque à la même époque, chaque année.

Aux stations où se trouvent les échelles d'eau, les élévations du niveau de l'eau haute pour 1885, telles qu'indiquées, sont comme suit:—

A Rouses-Point, au quai de Turner...	92·97	pds en dessous du pl. de comparaison.
A Saint-Jean, près du pont du chemin de fer Vermont Central, côté d'aval, et au chenal d'entrée du canal Chambly..... correspondant à 12·56 pds ou 12 pds 6½ pcs sur le busc de l'écluse n° 1.	94·65	" ..... " ..... " .....,
A Belœil, au pilier d'estacade près de la rive ouest, à 175 pds, au sud du pont du ch. de fer.....	159·96	" ..... " ..... " .....,
Au barrage de Saint-Ours, (en amont). correspondant à 19·53 pds ou à 12 pds 6½ pcs, à peu près, sur le seuil à la tête de l'écluse et à 19·39 pds sur le busc.	162·24	" ..... " ..... " .....,
A Saint-Ours, en bas de l'écluse..... correspondant à 23 pds 8 pcs sur le busc d'aval.	162·75	" ..... " ..... " .....,
A Sorel..... ..... correspondant à 35·55 pds au-dessus du 0 de l'échelle d'eau de la Commission du Havre de Montréal.	163·57	" ..... " ..... " .....,

La longueur totale du Richelieu est de 82 milles, à partir de Rouses-Point, sur le lac Champlain, jusqu'au Saint-Laurent; sa chute totale est:—

			En dessous du plan de comparaison.
A l'eau basse extrême de	79·41 pieds,	savoir:	de 100·96 pieds à 180·37 pieds.
Au niveau normal le plus bas, défini ci-après.....	79·62	" ..... " ..... "	100·00 ... " ... 179·62 "
A l'eau la plus haute, telle qu'observée en 1885....	70·60	" ..... " ..... "	92·97 ... " ... 163·37 "
A l'eau la plus haute, telle qu'observée en 1865....	66·15	" ..... " ..... "	94·00 ... " ... 160·15 "

Prenant la chute à 79 pieds, à l'eau basse ordinaire, la pente moyenne de toute la rivière est alors de 0·9634 pd par mille.

La chute totale de l'eau depuis l'entrée inférieure de l'écluse Saint-Ours, jusqu'à l'embouchure de la rivière, à Sorel, comprenant une distance de 13·80 milles, varie

peut-on dire, entre 0.2 pied à l'eau basse extrême et 1 pied à l'eau haute extrême, d'où résulte une pente de 0·0145 pied à 0.0725 pied, par mille.

L'élévation du busc d'aval de l'écluse de Saint-Ours, sur le côté ouest, est de 186·4121 pieds; celle du busc d'amont, sur le même côté, 181·6296 pieds; au centre du barrage, la crête est à 174·03 pieds en dessous du plan de comparaison.

Quoique la chute créée par ce barrage disparaisse quelquefois au printemps, par suite du refoulement des eaux du Saint-Laurent dans la rivière Richelieu, le courant qui descend vers le nord, est toujours très fort, à cette époque.

Mr Larue dit qu'il n'a jamais observé que le courant ait remonté par-dessus le barrage de Saint-Ours, vers Chambly. Il appert, cependant, par l'examen des profondeurs d'eau qu'il a enregistrées avec grand soin depuis 1868, en haut et en bas de l'écluse de Saint-Ours, que quelquefois les eaux du Saint-Laurent, probablement par suite de l'embâcle partielle de son lit par les glaces, en bas de Sorel, se sont élevées en hiver, à l'embouchure du Richelieu, à un niveau plus haut que celui auquel s'élèvent les eaux sur le reste du parcours de cette rivière en amont ou au sud du barrage. Ceci eut lieu le 28 février 1871, quand l'eau était à 172·19 pieds en dessous du plan de comparaison et à 9 pieds 7 pouces au-dessus du seuil à l'entrée supérieure de l'écluse, tandis qu'elle n'était qu'à 171·74 pieds en dessous de ce plan et à 14 pieds 8 pouces au-dessus du busc d'aval de l'écluse, ce qui indique une chute de 0.45 pied du busc d'aval au busc d'amont et un courant ascendant passant par dessus la crête du barrage, dont le point le plus élevé se trouve, comme on l'a déjà expliqué, à 174·03 pieds en dessous du plan de comparaison.

La plus grande chute qui ait été observée entre le bief d'amont et le bief d'aval du barrage à Saint-Ours, est celle qui a été cotée le 27 octobre 1879, savoir : 5·97 pieds; l'élévation du bief supérieur était alors de 174·19 pieds, ce qui correspondait à une profondeur de 7 pds 7 pcs sur le seuil d'amont, et l'élévation du bief inférieur était de 180·16 pieds, et correspondait à une profondeur de 6·25 pieds sur le busc d'aval de l'écluse, la plus petite profondeur qui ait été enrégistrée.

La plus petite chute dans le printemps varie chaque année, d'environ 0·2 pied à 2·0 pieds.

Les hauteurs moyennes de la chute pour chaque mois de l'année 1884 furent comme suit—:

	Pieds.		Pieds.
Janvier	0·8243	Juillet	4·0470
Février	0·6375	Août	4·2602
Mars	1·1116	Septembre	4·6878
Avril	0·8054	Octobre	4·5454
Mai	1·4984	Novembre	4·0846
Juin	3·4694	Décembre	3·3256

Hauteur moyenne de la chute pour toute l'année 1884.....2·7748

Hauteur moyenne de la chute pour la saison de navigation depuis le 1er mai jusqu'au 1er décembre 1884.....3.7991

Une partie des fluctuations de la pente et de l'élévation de la surface de l'eau qui ont lieu entre Sorel et Saint-Ours, est causée par celles des ondes marées de l'Atlantique, qui atteignent le lac Saint-Pierre et au delà, un peu avant et après chaque pleine et chaque nouvelle lune. Quoique la ville de Trois-Rivières, bâtie sur la rive nord du Saint-Laurent, soit généralement représentée, comme étant à la tête de l'onde marée—la vérité de l'avancé précédent est démontrée, au moyen des séries ci-jointes, des mesures prises à Sorel, à toutes les demi-heures, les 16, 17, 18 et 19 octobre dernier, avec les pointes attachées aux mires, et aussi par la table suivante des plus grandes fluctuations hebdomadaires du niveau de l'eau vis-à vis de la même ville.

Heure	Distance depuis la surface de l'eau jusqu'au repère sur un piquet cloué au côté nord-est du quai de la cité, au pied de la rue King, Sorel.				Observations.
	1884.				
	16 octobre.	17 octobre.	18 octobre.	19 octobre.	
A.M.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	
7.30	....	0·613	0·411	.....	Nouvelle lune le 18 octobre, à 7.14 p.m.
8.00	....	0·620	0·419	*0·300	
8.30	....	0·626	0·423	....	
9.00	*0·680	0·638	0·427	....	Les élévations les plus hautes et les plus basses des surfaces d'eau, sont indiquées par un astérisque.*
9.30	0·670	0·643	*0·437	0·324	
10.00	0·670	*0·648	0·432	0·327	
10.30	0·667	0·645	0·425	0·344	
11.00	0·663	0·639	0·426	0·363	
11.30	0·646	0·620	0·407	0·380	La surface de l'eau a été très calme durant toute la journée : les 16, 18 et 19, et le 17 jusqu'à 10 a.m.
12.00	0·635	0·600	0·400	0·389	
P.M.					
12.30	0·620	0·600	0·351	0·400	
1.00	0·613	0·598	0·315	0·400	
1.30	0·598	0·542	0·271	*0·409	
2.00	0·595	0·558	0·273	0·399	
2.30	*0·593	0·543	*0·265	0·377	
3.00	0·600	*0·537	0·279	.....	
3.30	0·610	0·541	0·295	.....	
4.00	0·604	0·543	0·308	.....	
4.30	0·601	0·539	0·288	.....	
5.00	0·600	.....	0·281	.....	Eau trop agitée pour mesurer correctement, le 17 à 5 p.m.
5.30	0·620	0·544	0·287	.....	

TABLE des plus grandes fluctuations du niveau de l'eau, à Sorel, pendant huit demi-lunaisons successives en 1884, indiquant l'influence combinée réunie des marées et du fleuve Saint-Laurent, sur le lac Saint-Pierre.

Mois et phases de la lune, 1884.	Élévation de la surface de l'eau (en bas de zéro), suivant l'échelle d'eau fixée au quai de McCarthy, à Sorel.	Haussement+ Baissement— du lac Saint-Pierre.	Observations.
	Pieds.	Pieds.	
Juin ◐.....	3·10	.....	Profondeur de l'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine=19' 6''.
Juil. ○.....	2·60	+0·50	
" ◐.....	3·30	—0·70	
" ●.....	2·80	+0·50	
" ◑.....	3·70	—0·90	
Août ○.....	2·70	+1·00	
" ◐.....	3·60	—0·90	
" ●.....	3·70	—0·10	
" ◑.....	4·55	—0·85	
Sept. ○.....	4·05	+0·50	
" ◐.....	4·85	—0·80	
" ●.....	4·50	+0·35	
" ◑.....	5·15	—0·65	
Oct. ○.....	4·10	+1·05	
" ◐.....	4·80	—0·70	
" ●.....	4·35	+0·45	Profondeur de l'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine=17' 7''.
" ◑.....	4·75	—0·40	
		—1·70	

Du dernier quartier de la lune à la fin de juin, au dernier quartier à la fin d'octobre, le baissement total du lac Saint-Pierre a été : (4·75—3·10) = 1·65 pied, qui s'accorde bien avec—1·70, la somme des élévations et des baissements observés à Sorel. Durant la même période, le Saint-Laurent a baissé au pied du canal Lachine, suivant le registre de l'éclusier, de 19 pds 6 pcs à 17 pds 7 pcs=1'-11''=1·92 pied.

Tous les niveaux d'eau déterminés entre Rouses-Point et Sorel, ont été réduits à l'étiage du Richelieu et du Saint-Laurent, alors que la surface de l'eau, dans le temps calme, correspond au 0 que les ingénieurs des Etats-Unis ont établi au Fort Montgomery, savoir: à 100 pieds en dessous du plan de comparaison, et qu'elle correspond à Sorel, à 19·5 pieds au-dessus du 0 de l'échelle d'eau de la Commission du Havre de Montréal, ou à 179·62 pieds en dessous du dit plan, et à 5.93 pieds au-dessous du 0 de l'échelle d'eau, placée pendant le mois de juillet 1884, sur le côté nord du quai de McCarthy. Au temps de cet étiage, qui est désigné dans ce rapport, ainsi que sur les plans qui l'accompagnent comme le plus bas niveau normal ou le niveau-type de l'eau, la profondeur sur les battures du lac Saint-Pierre est d'environ 10½ pieds.

Les observations faites simultanément à Saint-Jean et à Philipsburg, en 1883, démontrent qu'à l'étiage, le niveau de la surface varie dans le temps calme, presque d'une manière uniforme, dans la rivière Richelieu en haut de cette dernière ville, et aussi dans le lac Champlain. Ainsi, du 10 au 14 septembre 1883, lorsqu'il n'y avait pas de vent, le niveau d'eau à Saint-Jean s'est maintenu à une élévation presque constante de 1.22 pied, sur l'échelle d'eau de la rivière, et à Philipsburg à 2·37 pieds en dessous du 0 qui est indiqué par un clou à tête de cuivre, planté dans la pièce au sommet du quai et qui nous servit de repère pour les mesurages au ruban gradué.

De plus, le 25 octobre suivant, un jour de calme, pendant lequel l'eau baissa à son plus bas niveau en 1883, les élévations correspondantes de la rivière et du lac, furent respectivement de 0·62 pied et 2·95 pieds, le niveau ayant baissé, à chacun de ces endroits, près de 0·60 pied plus bas que le niveau du 10 au 14 septembre. La pente depuis le Fort Montgomery et la frontière internationale, jusqu'à Saint-Jean, peut donc, en pratique, être considérée, sous ces circonstances, comme invariable; soit, pendant tout le temps que le niveau de la rivière ne s'élève pas à plus d'un pied au-dessus de l'étiage de la saison de navigation.

Le 13 octobre 1883, alors que le vent se faisait à peine sentir, ou point du tout, la surface de l'eau était à 0·3381 pied au-dessus du 0 du Fort Montgomery; et aussi le 25 octobre suivant, alors que le niveau de la rivière a baissé, comme cela a déjà été dit, jusqu'à son plus bas niveau pour 1883-84—l'eau était à 0·055 pied, au-dessus du 0 du Fort des Etats-Unis, et à 0·6169 pied au-dessus du 0 de l'échelle d'eau plantée dans la rivière, vis-à-vis l'écluse n° 1, à Saint-Jean, en 1883. Le niveau-type ou le niveau normal le plus bas, peut alors être considéré comme étant de 3·0 pieds en dessous du 0 ou repère marqué sur le sommet du quai en bois, à Philipsburg, précédemment décrit, et de 0·5619 pied au-dessus du 0 de l'échelle placée dans la rivière en 1883, vis-à-vis l'écluse n° 1, à Saint-Jean.

Lorsque la surface de l'eau, dans le temps calme, est à 0·5619 pd au-dessus du 0 de l'échelle placée dans la rivière en 1883, elle est, à l'entrée supérieure du chenal conduisant au canal Chambly: à 5·48 pieds au-dessous du 0 de l'échelle d'eau clouée en juin 1884 au quai de Bissett, c'est-à-dire à 400 pieds au nord du pont du chemin de fer Vermont Central; ce dernier zéro étant à une élévation de 100·3818 pieds au-dessous du plan de comparaison, qui correspond à une profondeur de 6·84 pieds sur le busc d'amont de l'écluse n° 1, sur son côté ouest, pourvu que les ventelles soient fermées de manière à tenir l'eau dans un état d'équilibre parfait dans le chenal d'entrée.

D'après les fluctuations de la rivière, observées depuis le 1er juillet jusqu'au 1er novembre 1884, on peut regarder le niveau d'eau normal le plus bas comme étant indiqué par les chiffres suivants:

(*a*) Au Bassin de Chambly, à 5·77 pds au-dessous du 0 de l'échelle d'eau placée à Chambly en 1884, correspondant à peu de chose près à une profondeur de 7'7" ou 7·57 pieds sur le busc d'aval de l'écluse n° 9, au pied du canal Chambly, et à une élévation de 173·48 pieds au-dessous du plan de comparaison.

(*b*) A Belœil, en haut du chemin de fer Grand Tronc, à 7·74 pieds en dessous du 0 de l'échelle d'eau de 1884, ou à 28·46 pieds au-dessous de B. $\frac{C.}{XXIII}$ M. sur la culée ouest du pont tournant, et à une élévation de 173·61 pieds en dessous du plan de comparaison.

(*c*) A Saint-Ours, en haut du barrage, à 4·86 pieds en dessous du 0 de l'échelle d'eau placée à l'entrée sud de l'écluse, correspondant à peu de chose près à une profondeur de 7' 6½" ou 7·53 pieds sur le seuil en haut de l'écluse, et à une élévation de 174·24 pieds en dessous du plan de comparaison.

(*d*) A Saint-Ours, en bas de l'écluse, à 5·52 pieds en dessous du 0 de l'échelle d'eau placée dans l'entrée nord, correspondant à 7' 1" ou 7·08 pieds sur le busc d'aval, et à une élévation de 179·33 pieds en dessous du plan de comparaison.

La pente de la surface de l'eau qui est très petite entre le lac Champlain et Saint-Jean, entre le Bassin de Chambly et Saint-Ours, et entre les villes de Saint-Ours et Sorel, fut déterminée par différentes séries d'observations faites *quasi* simultanément par cinq ou six observateurs, pendant un temps presque calme ; chaque série d'observations étant reliée et comparée avec la série précédente, à un ou plusieurs endroits.

Les observations simultanées entre Saint-Jean et Rouses-Point, furent faites entre le 8 septembre et le 17 octobre 1883 ; durant cette période, l'élévation du lac Champlain a diminué seulement de 0·57 pied, les eaux s'étant abaissées depuis 0·94 pied jusqu'à 0·37 pied au-dessus du niveau normal de l'eau basse, et la rivière n'a baissé que de 0·40 pied, savoir : depuis 0·64 pied jusqu'à 0·24 pied au-dessus du même niveau normal. Dans la réduction des niveaux d'eau déterminés entre ces endroits et se rapportant à ce niveau normal, tel qu'indiqué sur l'Ill. nº IV, la pente a été considérée comme étant restée constamment la même, pendant la période mentionnée en dernier lieu.

Pour déterminer approximativement le profil du courant permanent, à l'eau basse ordinaire entre Saint-Jean et le pied des rapides de Chambly, tel qu'indiqué sur l'Ill. n° V, on a réduit en chaque cas les plus basses élévations que l'on a pu établir pendant la saison de 1884, en raison de la dépression de l'eau entre le niveau suivant le plus élevé et la dépression correspondante indiquée par le registre d'eau tenu à l'extrémité supérieure de l'entrée du canal Chambly. A cause de l'inégalité et de la descente rapide irrégulière du lit de la rivière, les variations des niveaux d'eau sont aussi très irrégulières sur cette partie, comparativement aux fluctuations correspondantes du volume d'eau écoulé par le Richelieu.

Entre les stations des échelles d'eau du Bassin de Chambly, de Belœil et de Saint-Ours (en haut de l'écluse), on a réduit les séries des plus basses élévations de la surface de l'eau établies pendant le temps calme en 1884, au niveau de l'eau basse ordinaire, ci-haut décrit, en faisant une allouance, à chaque poste d'observation, pour le surplus de la dépression indiqué par le registre de l'échelle d'eau de la station la plus rapprochée—en proportion de la distance entre cette station et la suivante en descendant, comparée à la distance totale entre ces stations, et réciproquement.

En bas de Saint-Ours le niveau de la surface de l'eau varie constamment, non seulement par suite des fluctuations incertaines et irrégulières de la marée à l'embouchure de la rivière, mais aussi, par suite des grandes variations dans le volume d'eau déchargé du bief entre Saint-Ours et Chambly pour écluser les vaisseaux et par la perte à travers les crevasses au fond du barrage, que l'on bouche plus ou moins effectivement chaque année, au moyen de gravier jeté sur le glacis d'amont, et de plus à cause du déversement par-dessus la crête du barrage et par les échelles servant au passage des poissons à chaque bout de ce barrage, qui ont 22 pieds de largeur sur 18 de hauteur.

Le barrage fut construit de 1846 à 1849, mais sa charpente fut en partie disjointe peu de temps après son achèvement, par suite de l'affaissement des deux extrémités ; les caissons immergés à ces extrémités reposent sur un fond argileux, tandis que ceux du centre sont sur un fond de sable. Par suite de l'affaissement des caissons le sommet est resté plus élevé au centre qu'à chaque bout, de 18 pouces à l'est et de 19 pouces à l'ouest ; afin d'élever le niveau de l'eau suffisamment pour le service de la navigation pendant le temps de l'eau basse, sur les battures de Saint-Denis, etc., les parties affaissées furent exhaussées à leur niveau primitif, il y a quelques années, au moyen de deux plançons supportés en arrière par des courbes boulonnées au tablier ; la crête présente maintenant une arrête assez régulière.

La méthode suivie pour la réduction des niveaux d'eau établis sur le bief inférieur du Richelieu au niveau de l'eau basse ordinaire, est basée sur l'hypothèse que

la rivière s'abaisse et s'élève sur toute l'étendue comprise entre Sorel et Saint-Ours, d'une manière correspondante au lac Saint-Pierre, indépendamment des changements provenant de la décharge de cette dernière, au barrage de Saint-Ours; on a tenu compte de ces variations de niveau, séparément, c'est-à-dire : en raison de la distance totale comprise entre l'écluse de Saint-Ours et l'embouchure de la rivière, comparée à la distance comprise entre chaque poste d'observation et Sorel.

Le niveau normal de l'eau basse ayant été déterminé, comme je viens de l'expliquer, a été ensuite tracé sur du papier à profil, suivant une échelle horizontale de 1 mille au pouce et une échelle verticale de $\frac{1}{10}$ de pied au pouce; on y a ajouté aussi une ligne d'eau compensatrice afin d'éliminer autant que possible, les erreurs dues aux petites ondulations de la surface de la rivière, produites par le vent, les bateaux de ligne, les remorqueurs, etc, ainsi que toutes les erreurs fortuites inévitables de nivellement. La déviation maxima entre la ligne d'eau basse établie par le calcul et la ligne de compensation correspondante, s'éleva, nonobstant toutes les précautions prises, jusqu'à 0·1 pied; mais la déviation moyenne ne dépassa pas 0·02 pied.

Pour indiquer sur les profils, les niveaux d'eau basse et d'eau haute extrêmes, entre les stations des échelles d'eau, on a suivi la même méthode que celle décrite pour l'établissement de la ligne du niveau normal de l'eau la plus basse. Comme il a fallu rapporter les deux niveaux d'eau extrêmes, principalement au niveau normal, on a considéré qu'il n'était pas nécessaire d'indiquer les élévations obtenues par le calcul sur une grande échelle, afin d'en éliminer plus sûrement les petites erreurs fortuites.

Pendant la saison de l'eau basse, le niveau de la rivière se ressent très rapidement de tout changement du vent, du nord au sud ou réciproquement, sur tout son parcours depuis Saint Jean jusqu'au lac Champlain, en montant, et même jusqu'au Bassin de Chambly et Saint-Ours en descendant. En haut de Saint-Jean, le niveau normal s'est élevé jusqu'à 1 pied en 5 heures, ou moins, pendant un fort vent de sud, et s'est abaissé ensuite d'une manière correspondante, lorsque les vents frais du nord refoulèrent les eaux du lac Champlain vers son extrémité supérieure ou sud, sans qu'aucune partie des changements survenus dans le niveau ne fut produite soit par une augmentation, soit par une diminution dans le volume des eaux versées dans le lac et la rivière par le territoire environnant.

Lorsque la rivière s'est abaissée de 1 pied, à Saint-Jean, durant un fort vent de nord, lundi le 15 octobre 1883, entre midi et 3.30 p.m., en moins de 3½ heures, et le samedi suivant, 20 octobre, de 0·95 pied entre 7 heures a.m. et midi, en moins de 5 heures, on a observé peu ou pas de changement dans le niveau du lac à Philipsburg.

De plus, lorsque le niveau de la rivière s'est élevé de 1 pied à Saint-Jean par suite de forts vents de sud, jeudi, le 18 octobre, entre 7 a m. et 5.30 p.m., en moins de 10 heures, on n'a pas observé de haussement sensible à Philipsburg; mais lorsque ce niveau fut élevé par les vents d'une hauteur égale (1 pied), à Saint-Jean, entre 5.30 p.m., dimanche, le 28 octobre, et l'heure du midi, lundi, le 29 octobre, en 18½ heures, le niveau du lac s'est abaissé de 1½ pouce, durant le même temps à Philipsburg.

Quelquefois en automne, le canal Chambly, au lieu d'être alimenté par le Richelieu, se déverse dans cette rivière; c'est ce qui arrive lorsque cette dernière s'est abaissée plus rapidement que le bief culminant du canal, lorsque l'eau s'écoule dans une direction sud vers la rivière. Ainsi le 21 octobre 1883, après deux jours de vents frais du nord, succédant à des vents forts et continus du sud, la surface de l'eau dans la rivière s'est élevée à 101·3437 pieds au-dessous du plan de comparaison, près du pont du chemin de fer, à Saint-Jean, et à 100·14 à l'écluse de prise d'eau (n° 1) du canal; la pente vers le sud, à partir de l'écluse, atteignant 1·2037 pied entre ces deux points. Cette pente de surface exceptionnellement grande, dans le court espace d'un ½ mille, fut le résultat de l'obstruction partielle de l'entrée du chenal en amont par des barges échouées; si le passage d'eau eût été libre comme à l'ordinaire, le canal en bas de l'écluse se serait vidé beaucoup plus facilement et la pente de sa surface aurait été beaucoup plus graduelle. Sous ces circonstances, une écluse d'entrée, à Saint-Jean, avec les buscs ou heurtoirs placés à 1·12 pied plus bas que ceux qui existent aujourd'hui, et pourvue de portes auxiliaires additionnelles s'ouvrant dans

la direction du canal, servirait beaucoup à empêcher le bief culminant, d'une longueur excédant 9½ milles, de baisser au-dessous du niveau normal donnant 7 pieds d'eau sur les buscs des écluses à ses deux extrémités ; ce baissement anormal constitue aujourd'hui une cause de retard et de dépense pour les barges pleinement chargées qui suivent la route de la rivière Richelieu, pour monter à Whitehall et à d'autres ports du lac Champlain.

Les biefs du Richelieu entre le Bassin de Chambly et l'écluse et le barrage de Saint-Ours, et depuis Saint-Ours jusqu'à Sorel, à l'embouchure de la rivière, sont affectés d'une manière correspondante, par les variations de niveau que produisent les vents sur le bief en haut de Saint-Jean ; mais leurs effets s'y font sentir un peu plus tard, moins soudainement, et d'une manière plus limitée et plus irrégulière. Ainsi, tandis qu'un fort vent de sud, a gonflé la rivière à Saint-Jean, de 1·3 pied, dans les 12 heures écoulées entre 6 heures p.m. le 24 août et 6 heures a.m. le 25 août 1884, le haussement le plus grand causé par ce même vent fut :

Au Bassin de Chambly, seulement de 0·85 pd.
Au pont du ch. de fer à Belœil, seulement de 0·70 pd.
A Saint-Ours, en haut du barrage, seulement de 0·35 pd.
} de 6 p.m., 25 août, à 6 p.m., 26 août 1884 ;

et en bas de l'écluse et du barrage, l'eau baissa d'environ 0·2 pied ; le baissement simultané à Sorel étant de 0·25 pied.

De plus, de 6 p.m. 26 septembre à 6 p.m. 27 septembre 1884, l'eau s'est élevée à Saint-Jean de 1·15 pied sous l'influence d'un fort vent du sud, et les élévations correspondantes déterminées par ce vent, aux endroits ci-dessous, furent comme suit:

Au Bassin de Chambly 1·0 pd. de 6 a.m. 27 septembre, à 6 a.m. 28 sept.
A Belœil..... ... 0·75 "..... midi..... "..... midi..... ".....
A Saint-Ours, en haut de l'écluse, 0·5 pd. .. " ..... "..... "..... "....
"....., en bas....." ..... 0·2 " ... " ..... "..... " ..... "....;

la pente à Sorel étant de 0.05 pied.

Sur le bief entre Saint-Ours et Chambly, long de 30·75 milles, la pente totale est :

(*a*) Pour le niveau de l'eau basse extrême correspondant à une profondeur de 6·92 pieds ou 6 pds 11 pcs sur le seuil en haut de l'écluse de Saint-Ours, et à une profondeur de 6·96, ou 6 pds 11½ pcs sur le seuil à l'extrémité inférieure de l'écluse n° 9, au pied du canal Chambly, la pente est de 0·76 pied, à partir de 174·10 jusqu'à 174·86 pieds en dessous du plan de comparaison, ce qui donne en moyenne : 0·0247 pied par mille.

(*b*) Pour le plus haut niveau, observé le 27 avril 1885, lorsque la rivière était libre de glace, et lequel correspond à une profondeur de 21·0862 pieds = 21 pds 1 pc sur le dernier seuil mentionné, et à une profondeur de 19·5475 pieds ou 19 pds 6½ pcs sur le seuil supérieur de l'écluse de Saint-Ours, la pente était de 2·28 pieds, à partir de 159·96 pieds jusqu'à 162·24 pieds en dessous du plan de comparaison, ce qui donne une moyenne de 0·0741 pied par mille.

A l'eau haute extrême, en avril 1869, lorsque le volume d'eau s'écoulant par le Richelieu était très considérable, tandis que le Saint-Laurent était à son niveau ordinaire du printemps, la pente correspondant aux profondeurs sur les buscs indiquées par les registres d'eau des éclusiers, n'était pas moins que 4·64 pieds, à partir de 157·38 pieds jusqu'à 162·02 pieds en dessous du plan de comparaison, ou à raison d'une moyenne de 0·1509 pied au mille.

Avant la construction des travaux de Saint-Ours, pour l'amélioration de la navigation, la rivière Richelieu fut nivelée de Chambly au village de Saint-Ours, en décembre 1840, par Arthur G. Robinson, écr, qui indique sur les profils qu'il a préparés, une pente de 4·62 pieds depuis la sortie du canal Chambly jusqu'à l'emplacement de l'écluse et du barrage à Saint-Ours.

Il semble que lorsqu'on a pris ces niveaux, la rivière était à une élévation correspondant à 11 pieds, plus ou moins, sur le busc d'aval de l'écluse d'entrée (n° 9) à Chambly, mais je ne trouve rien dans les registres qui indique la hauteur et les fluctuations du Saint-Laurent, à Sorel ; il n'y a pas d'explication non plus, que la surface nivelée ait été rapportée à aucun niveau particulier des eaux.

En l'absence d'aucune autre alternative, on a établi approximativement sur les profils, la surface de la rivière nivelée en 1840, en supposant que l'eau à Chambly, était à 11 pieds au-dessus du busc de l'écluse n° 9, ou à une élévation de 170·05 pieds, et vis-à-vis l'île de l'écluse à Saint-Ours, à une élévation de 170·05 + 4·62 = 174·67 pieds en dessous du plan de comparaison. Du pied de cette île jusqu'à Sorel, on a alloué une chute de 0·9353 pied, ce qui donne pour la surface du Saint-Laurent, à Sorel, 175·6 pieds en dessous du plan de comparaison, correspondant à 23·52 pieds au-dessus du 0 de l'échelle d'eau actuelle de la Commission du Havre de Montréal.

Mr Robinson représente les niveaux de l'eau haute et de l'eau basse, comme étant parallèles à la surface qu'il a nivelée, le premier étant à 9 pieds au-dessus et le dernier à 4 pieds au-dessous, ce qui évidemment n'est pas tout à fait correct: pour cette raison on a démontré sur les nouveaux profils, seulement la surface de l'eau dont la pente a été déterminée par le nivellement. Cette surface a une chute moyenne de 0·1489 pied par mille, depuis le pied du canal Chambly jusqu'au pied de l'île du barrage de Saint-Ours, la distance intermédiaire étant estimée à 31 milles d'après les plans cadastraux. Ne connaissant pas tous les faits relatifs à la chute et à la formation du lit de la rivière, sur tout le parcours entre Chambly et Sorel, ni la hauteur des eaux du Saint-Laurent à ce dernier endroit, non plus que l'état de la rivière Richelieu en haut de Chambly, en décembre 1840, il est inutile pour moi, par conséquent, d'entreprendre le calcul difficile et compliqué de la pente qu'avait la surface de la rivière antérieurement à la construction du barrage de Saint-Ours, alors que le volume d'eau déchargé par la rivière lorsque son cours était libre, ne différait pas de celui qu'elle décharge aujourd'hui par-dessus le barrage, au plus bas niveau normal décrit dans ce rapport ou dans toutes autres conditions.

Suivant le profil longitudinal du chenal du Richelieu par Mr Robinson, les eaux du Saint-Laurent devaient remonter dans la rivière Richelieu, même pendant le temps des basses eaux, jusqu'aux rapides de Chambly et jusqu'au terminus inférieur du canal.

Ce qui précède nous porte à conclure que la chute de la rivière, au niveau de l'eau basse en question était très probablement la même ou à peu près, que celle de la surface nivelée en 1840, et peut être un peu plus grande, à cause de la destruction plus grande alors, de force vive, par la friction, dans un chenal contenant 4 pieds moins d'eau refoulée.

A l'égard du niveau de l'eau haute extrême qui correspondait, quant au volume du débit dans l'unité de temps, avant la construction du barrage, à celui de 1885, si l'on prend en considération le fait que l'eau refoulée par le Saint-Laurent aurait monté alors dans le Richelieu, à une hauteur de près de 10½ pieds au-dessus du niveau de la crête du barrage—il y a peu ou point de doute que le niveau primitif de l'eau haute n'était guère plus bas que le niveau récemment établi, soit, au Bassin de Chambly: à peu près ⅓ de la différence de 0·82 pied entre la hauteur du niveau normal de l'eau la plus basse postérieurement à la construction du barrage, et le niveau correspondant lorsque le cours du Richelieu n'était pas gêné par ce barrage, soit de 0·30 pied ou environ.

Les niveaux atteints par la rivière antérieurement à la construction du barrage et de l'écluse de Saint-Ours, pendant les périodes d'eau haute et d'eau basse, ont été indiqués approximativement sur les profils des sections nos 2 et 3, par des lignes pointillées, suivant les relevés récents, et sont représentés, j'ai raison de croire, d'une manière assez précise, pour faire apprécier l'effet qui a dû être produit par le barrage, etc., sur le niveau d'eau naturel du bief de la rivière entre Chambly et Saint-Ours.

Il appert d'après ce qui vient d'être expliqué, que le barrage a élevé le niveau naturel, approximativement comme suit :

1° A l'eau basse normale :

(*a*) Au Bassin de Chambly, de 174·30 pieds à 173·48 pieds = 0·82 pied.

(*b*) A Saint-Ours, en haut de l'écluse, de 179·30 pieds à 174·24 pieds = 5·06 pieds.

2° A l'eau haute extrême :

(*a*) Au Bassin de Chambly, de 160·30 pieds à 159·96 pieds = 0·34 pied.

(*b*) A Saint-Ours, en haut de l'écluse, de 162·70 pieds à 162·24 pieds = 0·46 pied.

Le devis de la construction du barrage de Saint-Ours, préparé en septembre 1846, prescrit que : " le sommet devra être élevé à 3 pieds au-dessus de l'eau basse." La crête du barrage qui se trouve aujourd'hui à une élévation de 174·03 pieds, près du centre, où apparemment il n'y a pas eu d'affaissement, est cependant à :

(*a*) (174·67 + 4·0 = 178·67) — 174·03 = 4·64 pieds plus haut que le niveau de l'eau basse indiqué par Mr Robinson.

(*b*) (179·33 — 174·03) = 5·3 pieds plus haut que le niveau de l'eau basse normale, à l'extrémité nord de l'écluse Saint-Ours, tel que je l'ai établi. (*Voir* page 185 de ce rapport.)

(*c*) (180·16 — 174·03) = 6·13 pieds plus haut que l'eau basse extrême, observée en octobre et novembre 1879, en bas de Saint-Ours.

Sur la partie de la rivière entre Saint-Jean et le Bassin de Chambly, d'une longueur de 12·55 milles, obstruée par des rapides que la navigation évite au moyen du canal Chambly, les chutes sont comme suit :

(*a*) Pendant l'eau basse qui correspond à une profondeur de 7·57 pieds ou 7′ 7″ sur le busc de l'écluse (n° 9) au pied du canal, et à une profondeur de 6·84 pieds ou 6′ 10″ sur le seuil supérieur de l'écluse de prise d'eau (n° 1) à Saint-Jean, la chute est depuis 100·38 jusqu'à 174·48 pieds au-dessous du plan de comparaison = 73·1 pieds, ou en moyenne de 5·83 pieds par mille.

(*b*) Au niveau de l'eau haute observé en 1885, correspondant à une profondeur de 12·56 pieds ou 12 pds 6¾ pcs sur le busc en amont à Saint-Jean, et à une profondeur de 21·09 pieds ou 21 pds 1 pce sur le busc de l'écluse n° 9, à Chambly, la rivière tombe de 94·66 à 159·96 pieds en dessous du plan de comparaison = 65·30 pieds.

(*c*) A l'eau haute extrême observée en 1869, la chute fut réduite à 64·00 pieds, n'étant que de 5·10 pieds par mille.

Cette portion obstruée du lit de la rivière peut-être subdivisée en 3 parties relativement à la pente, comme suit :—

1° A l'extrémité sud : les rapides de Saint-Jean, qui ont une pente variant de 5·3 à l'eau haute extrême, à 6·0 pieds à l'eau basse ordinaire, sur un parcours de 1·15 mille, à partir de l'entrée supérieure du canal Chambly jusqu'à l'eau calme au pied du coursier de décharge de l'aqueduc de Saint-Jean, près du centre de la courbe que suit soudainement le canal vers l'ouest.

2° A l'extrémité nord : les rapides de Chambly, qui ont une descente totale de 63·50 pieds à l'eau basse et d'environ 56 pieds à l'eau haute extrême, sur un parcours de 4·8 milles, à partir du côté supérieur du déchargeoir, vis-à-vis le lot n° 334, appartenant aux héritiers Maguire, jusqu'à un point sur le bassin de Chambly, en bas du Fort Chambly.

3° L'espace intermédiaire, d'une longueur de 6·55 milles, où l'eau est comparativement calme, et où la pente est seulement de 3·58 pieds à l'eau basse, et d'environ 3·85 à l'eau haute extrême.

Le long des rapides de Saint-Jean, une partie du pouvoir de l'eau sert à faire marcher deux moulins à moudre et à fournir l'eau à la ville de Saint-Jean. Il y a des pêcheries de grande valeur établies près du pied de ces rapides ; quelques barrages à poisson qui ont été construits près de la tête des rapides, il y a environ 18 ans, ont été démolis ensuite, paraît-il, sur la recommandation de H. W. Austin, écr, autrefois inspecteur des pêcheries pour le district de Richelieu, qui fit rapport à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, le 3 juin 1869, que dans son opinion ces barrages causaient des dommages aux terrains en culture, en haut de Saint-Jean, par suite de l'eau qu'ils retenaient et de l'inondation prolongée qui en résultait sur les terres, jusque vers la fin du printemps.

Les pouvoirs d'eau abondants fournis par la rivière Richelieu, le long des rapides de Chambly, sont utilisés aussi, en partie, pour mouvoir les machines de moulins à moudre, etc., surtout au Canton de Chambly, où sont situés les moulins de M. Willet, comprenant des manufactures de lainages et de cotonnades, ainsi qu'un moulin à moudre et une fabrique de pelles.

Les élévations des buses ou heurtoirs des écluses du canal Chambly, en dessous du plan de comparaison, sont comme suit :—

—	Busc en amont.	Busc en aval.	Observations.
	Pieds.	Pieds.	
Ecluse n° 1	107·22	107·25	Ecluse de prise d'eau à Saint-Jean.
do 2	106·99	115·03	
do 3	122·96	123·10	
do 4	130·82	130·99	
do 5	139·15	139·19	
do 6	146·73	146·92	
do 7	146·95	155·97	Ecluses accolées nos 7, 8, 9; 146·95 n'est qu'approximatif.
do 8	.....	165·38	
do 9	.....	181·05	Ecluse d'entrée du canal Chambly n° 9.

A partir du lac Champlain, en amont de Rouses-Point, jusqu'à la face nord du pont du chemin de fer de Saint-Jean, à l'extrémité supérieure de l'entrée du canal Chambly, distance de 24·84 milles, par eau, il y a une chute :

(*a*) Pendant l'eau basse ordinaire, depuis 100·00 jusqu'à 100·38 pieds, en dessous du plan de comparaison, = 0·38 pd., ou de 0·0153 pd. par mille.

(*b*) Pendant l'eau haute observée en 1885, depuis 92·97 jusqu'à 94·66 pieds en dessous du plan de comparaison, ou de 0·0678 pd. par mille.

(*c*) Pendant l'eau haute extrême en 1869, probablement d'autant que 2·0 pieds ou de 0·0805 pied par mille.

Depuis la route conduisant à l'église de Saint-Valentin, vis-à-vis le pied de l'Ile aux Noix, jusqu'au pont du chemin de fer à Saint-Jean, distance par la rivière de 11·785 milles, la pente à la surface est de 0·0148 pd par mille; la chute à l'eau la plus basse étant de 0·1746 pied. Pendant l'eau la plus haute en 1885, la chute fut près de 0·56 pied, ou de 0·0475 pied = un peu plus que ½ pied par mille.

Mr H. W. Austin, dans son rapport, donne la pente de la partie de la rivière qui vient d'être décrite en dernier lieu, comme étant d'un pouce par mille, ce qui équivaut à près de 0·9 pied pour toute la distance; ce rapport n'explique pas comment cette pente a été établie, ni à quel état de la rivière correspond une telle pente.

Pendant la période des basses eaux sur le Richelieu, depuis Rouses Point jusqu'à la tête du canal Chambly, à Saint-Jean, distance totale de 22¾ milles en suivant la rivière, celle-ci peut être regardée comme un prolongement du lac Champlain, vers le nord, dans le Canada. Tout ouvrage de nature à interrompre ou à faire dévier le cours naturel de l'eau dans cette partie de la rivière, qui est quelquefois presque stagnante : soit construction de barrages permanents, temporaires, ou mobiles, nécessaires pour créer des pouvoirs d'eau convenables pour les manufactures : soit creusement du lit de la rivière pour diminuer les dommages causés par les inondations du printemps, sur les terres fertiles environnantes, pourrait produire des résultats désastreux et faire naître des difficultés internationales sérieuses, à moins qu'on ne prît en même temps les mesures nécessaires pour les prévenir.

A part des 109·94 milles de nivellement géodésique le long du Richelieu, depuis Rouses-Point, sur le lac Champlain, jusqu'à Sorel, à l'embouchure de la rivière, tel que décrit aux pages 143 à 145 de ce rapport, les opérations ont été continuées dans l'automne de 1884, le long du Saint-Laurent, depuis Sorel en allant vers l'ouest, sur une distance de 4½ milles et ensuite en allant vers l'est jusqu'à la Baie, etc., sur une distance d'environ 29 milles, en suivant la route postale sur la plus grande partie du parcours. La distance totale nivelée jusqu'à présent est donc de 143½ milles.

Les résultats des dernières opérations additionnelles, peuvent être calculés et vous être soumis en même temps que ceux de tels autres nivellements que l'on pour-

rait m'autoriser à exécuter en 1885-86, entre Sorel et Québec, ou lorsque les opérations de nivellement géodésique seront terminées jusqu'à Trois-Rivières, ou en tout autre temps.

En terminant, je dois signaler à votre attention les services efficaces que m'ont rendus Mr C. F. Chaloner, mon aide-niveleur, et Mr. H. J. Friel, premier porte-mire, tant sur le champ des opérations que dans le bureau, en accomplissant les devoirs de leurs charges respectives avec toute l'attention et l'exactitude requises et si essentielles, pour un nivellement de précision.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

R. STECKEL.

ANNEXE No 8.

ÉTAT DU MATÉRIEL DE DRAGAGE

DU

CANADA.

N° de renvoi, 63,014.

ANNEXE No 8.

ETAT du nombre de dragueurs, remorqueurs, chalans et bateaux de levage, appartenant au département, ainsi que du nombre d'hommes d'équipage employés, leurs gages moyens par mois, pour l'année 1884, le coût de construction, etc.

Province dans laquelle le bâtiment a été employé.	Nom du bâtiment.	Description du bâtiment.	Nombre d'hommes de l'équipage.	Gages moyens par mois.	Coût de construction.	Observations.
				$ cts.	$ cts.	
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick	St. Lawrence	Dragueur à vapeur à godets	15	495 97	116,389 48	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1874-76.
do do	Canada	do	11	370 85	42,778 44	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1871-73.
do do	New Dominion	Drag. à cuiller et 8 chalans	11	238 76	30,826 51	Drag. à cuiller, coque en bois, const. en '71-73
do do	Cape Breton	do 5 do	13	287 66	19,744 38	do do 1874-75.
do do	George McKenzie	do 4 do	11	271 47	15,000 00	do do acheté en 1879.
Ile du Prince-Edouard	Prince Edward	do 6 do	11	322 21	23,582 07	Transféré par le gouv. local de l'Ile du P.-E., lors de l'entrée de cette province dans la confédération, moyennant $22,000.
Québec	Queen of Canada	do	8	223 49	15,000 00	Dragueur à cuiller, coque en bois. Coque reconstruite en 1883-84.
do	Scows	2 chalans		198 02		2 chalans, capacité, 25 verges en superficie.
do	Nipissing	Drag. à cuiller et 2 chalans	8	260 60	15,501 57	Acheté en juillet 1880. Dragueur à cuiller en bois.
do	Dennis	Remorqueur	3	142 28	2,000 00	Acheté à la même époque que le *Nipissing*
do	Baillairgé	Bateau de levage et chalan	9	300 00	1,600 00	Construit en 1881-82 pour opérer dans les courants rapides. Se compose de 2 barges à fonds plats de 42 x 8 x 3 pds, en pointe aux deux bouts et placées à 7 pds d'intervalle, réunies au sommet par une plateforme en pièces de bois de 23 x 26, modèle Catamaran, supportant une charpente de 14 pds. de haut et munies de treuil, etc.
do	St. Louis	Dragueur à cuiller	8	145 00	6,535 83	Dragueur à cuiller, coque en bois, construit à Lockport, N.-Y., 1883.
Ontario	Challenge	do et 2 chalans.	6	219 03	31,211 32	Reconstruit en 1884-85.
do	Trudeau	Remorqueur	3	117 73	6,847 05	Acheté en 1876.
do	Ontario	Dragueur à cuiller et 2 chalans	7	270 00	20,950 00	Dragueur à cuiller avec coque en bois, construit à Lockeport, N.-Y., 1884.

do	Sir John	Remorqueur	3	125 00	12,000 00	Construit à Lockeport, N.-Y., 1884.
Manitoba	Winnipeg	Dragueur à cuiller et 2 chalans	6	320 00	26,011 49	Dragueur à cuiller avec coque en bois, construit à Lockeport, N.-Y., 1883-84.
do	Sir Hector	Remorqueur	4	215 00	15,775 00	Construit à Lockeport, N.-Y., 1883-84.
Colombie-Britannique	Dredger	Drag. à godets et 6 chalans	10	566 54	60,000 00	Construit par le gouvernement local en 1865 et transféré au Canada lors de la confédération.
do	Georgie	Remorqueur	.....	.....	6,250 00	Acheté en 1875.

ANNEXE No 9

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

RAPPORTS SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DE LA LEVÉE ET DES BASSINS DE LA PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES, ET DU BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC.

ANNEXE No 9

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC—RIVIÈRE SAINT-CHARLES, ET BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,

QUÉBEC, 13 novembre 1885.

N° de renvoi, 63,174.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, contenue dans la lettre que vous m'écriviez le 17 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport de l'ingénieur en chef pour les travaux du port et du bassin de radoub, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. H. VERRET,

Secrétaire-trésorier.

A. GOBEIL, écr,

Secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, 3 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'avancement des travaux exécutés par la commission du port de Québec, pendant l'exercice expiré le 30 juin dernier.

BASSIN LOUISE.

Les travaux ont assez avancé pendant l'exercice. Les grands et puissants dragueurs fournis par les entrepreneurs, ont été employés sans interruption durant la saison d'ouvrage à approfondir les bassins de flot, et à creuser à la profondeur voulue pour asseoir les fondations du mur transversal.

Quatre des caissons de fondation de ce mur ont été posés et remplis de béton.

Dans le cours de l'hiver, les énormes monceaux de sable laissés par les premiers entrepreneurs et déposés par les entrepreneurs actuels, ont été nivelés, et ainsi une étendue considérable de terrain marécageux se trouve en état d'être utilisée.

Une double ligne de rails a été posée sur la jetée, la reliant au chemin de fer de la Rive Nord. Quand la voie sera complètement achevée, on pourra se servir pleinement des amples facilités de quaiage qu'offre la jetée.

BASSIN DE RADOUB, LÉVIS.

Après de grandes difficultés, les fuites dans et sous les murs en aile et le batardeau ont été supprimées, et on a poussé aussi rapidement que possible l'exécution des travaux dans la partie principale ou le corps du bassin.

Le caisson a été construit dans le cours de l'année, et il est presque prêt à être mis en place.

On a commencé la construction du bâtiment aux machines, et les chaudières ont été posées.

On a fait la livraison des tins, et l'on s'est arrangé avec les entrepreneurs pour les mettre en place.

En somme, les travaux à faire sur les deux rives de la rivière ont été exécutés par les entrepreneurs de la manière la plus satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef des travaux du port de Québec.

A. H. VERRET, écr,

Secrétaire-trésorier de la commission du havre,

Québec.

ANNEXE No 10.

RAPPORT SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL

ENTRE

MONTRÉAL ET QUÉBEC,

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL.

ANNEXE No 10.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

N° de renvoi, 62,226.

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 6 octobre 1885.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que vous me faites dans notre lettre du 19 juillet, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie du rapport de votre ingénieur en chef sur l'approfondissement du chenal entre Montréal et Québec, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

A. GOBEIL, écr,
Secrétaire du départment des travaux publics,
Ottawa.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, MONTRÉAL, 26 septembre 1885.

CHER MONSIEUR,—Conformément à la demande du secrétaire du département des travaux publics, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les travaux d'approfondissement du chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1885.

Le travail à faire est en termes généraux l'approfondissement du chenal des navires à 27½ pieds à l'eau basse, au lieu des 25 pieds de profondeur qu'il a maintenant. La largeur du chenal approfondi sera la même qu'à présent, savoir, 300 pieds dans les parties droites, avec élargissement d'environ 450 pieds dans les coudes et autres endroits où il faut plus d'espace.

Au commencement de l'exercice, on se mit à l'œuvre sur divers points entre le Cap-à-la-Roche et Montréal, avec la flotte de dragueurs et d'allèges appartenant aux commissaires du havre, et on continua les travaux pendant toute l'année, sauf pendant l'hiver, où ils dûrent nécessairement être suspendus.

Voici les principaux détails des travaux faits durant l'exercice, et le coût de ceux exécutés jusqu'à la clôture de la navigation en 1884 :

CAP CHARLES.

Le dragage fut commencé le 7 juillet et continué jusqu'au 11 octobre avec un dragueur, assisté, quand il en était besoin, d'une écrevisse. Quantité draguée :

24,818 verges cubes de schiste, mesurage de chalan, et 138 verges cubes de roches; en tout, 24,951 verges cubes, coûtant 45⅝ cents par verge.

POUILLIER RAYER.

Les travaux furent poursuivis avec un dragueur et une écrevisse depuis le 1er juillet jusqu'à la clôture de la navigation en 1884, et avec deux dragueurs et l'écrevisse depuis l'ouverture de la navigation jusqu'à la fin de l'exercice en 1885; à cette époque, le chenal avait été pratiqué dans la plus grande partie de la batture.

Le dragage consiste en argile très dure, ressemblant au tuf, mêlée de roches de toutes les dimensions, d'une pesanteur de 30 à 40 tonneaux. Quantité draguée: 42,840 verges cubes, coûtant 39 centins par verge. Roches extraites à l'aide d'écrevisses, 3,879 verges cubes, coûtant 93 centins par verge.

CAP-À-LA-ROCHE.

Les travaux se firent à l'aide d'un dragueur jusqu'à la fin de juillet, avec deux dragueurs depuis lors jusqu'au 9 novembre 1884, et aussi avec deux dragueurs depuis le milieu de mai jusqu'à la fin de l'exercice en 1885. La matière où l'on opère continue d'être du schiste, semblable à celui qu'on a rencontré dans les années précédentes, et elle est aisément extraite par les puissants dragueurs expressément adaptés à cet objet. Quantité draguée: 120,307 verges cubes, coûtant 46½ centins par verge, mesurage de chalan.

LAC SAINT-PIERRE.

Le dragage s'est poursuivi à l'aide de deux dragueurs depuis le commencement de l'exercice jusqu'à la fin de septembre 1884, et depuis le milieu de mai jusqu'à la fin de l'exercice en 1885, période pendant laquelle 3⅞ milles du chenal ont été creusés de l'ancienne profondeur de 25 pieds à la nouvelle profondeur de 27½ pieds à l'eau basse, sur une largeur de 325 pieds. Quantité draguée: 412,109 verges cubes d'argile molle, coûtant 5⅓ centins par verge cube.

NOUVEAU CHENAL DE CONTRECŒUR.

Un ou deux dragueurs ont été employés pendant un court espace de temps l'automne dernier, puis en juin de cette année. Quantité enlevée: 96,615 verges cubes, coûtant 8⅔ centins par verge.

POINTE-AUX-TREMBLES.

Du 10 octobre au 1er décembre, l'automne dernier, le dragage s'est fait à l'aide d'un à trois dragueurs. Plusieurs points détachés, formant en tout une longueur de trois quarts de mille, et une largeur de 300 pieds, ont été creusés à 27½ pieds à l'eau basse.

Quantité extraite: 3,945 verges cubes de roche, coûtant $1.35 par verge, et 97,140 verges cubes d'argile et de cailloux, coûtant en moyenne 14¾ centins par verge.

LONGUEUIL.

Dans le chenal en face du village, on a pratiqué l'automne dernier sur un petit espace du dragage très difficile, consistant en roches de toutes les grosseurs, enfoncées dans de l'argile dure et du gravier. Quantité enlevée: 1,298 verges cubes, coûtant $1.40 par verge.

MONTRÉAL.

Dans le chenal du port, surtout en face d'Hochelaga, sur la principale batture vis-à-vis de la jetée Victoria et du quai de l'île, il a été pratiqué une certaine somme de dragage, en partie par le matériel de la flotte du havre, et en partie par celui de la flotte du chenal. Quantité totale: 22,498 verges cubes, coûtant 54½ centins par verge.

La quantité totale de dragage fait sur tous les points dans le chenal de navires pendant l'exercice expiré le 30 juin 1885, a été de 807,522 verges cubes, contre 545,981 verges cubes l'année précédente.

Le matériel de dragage dont on s'est servi durant le dernier exercice se composait de six dragueurs à godets, de deux à quatre dragueurs à cuiller pendant un certain temps, de deux écrevisses, de sept remorqueurs à hélice, de quatre barges servant de dépôts de houille et d'ateliers de forge, de dix-huit chalans à clapets et de cinq maries-salopes. Des six dragueurs à godets deux sont pour travailler dans la terre, et ont des godets d'une capacité de 16 et de 27 pieds cubes; un est pour travailler dans la roche ou dans la terre et a des godets d'une capacité de 16 pieds cubes, un est pour travailler dans la roche et a des godets d'une capacité de 4 pieds cubes, et les deux autres sont pour travailler dans le roc, ayant des godets d'une capacité de 6½ pieds cubes.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,
Ingénieur en chef.

H. D. WHITNEY, écr, secrétaire,
Commission du port de Montréal.

ANNEXE No 11

RAPPORT

SUR LES

Glissoirs et les Estacades du district du Saguenay,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885,

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

JOSEPH ROSA, SURINTENDANT.

ANNEXE No 11

GLISSOIR, ESTACADES, ETC.—DISTRICT DU SAGUENAY.

N° de renvoi, 62,416.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 15 octobre 1885.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-joint un rapport de M. Joseph Rosa, aide-ingénieur, sur le glissoir du Saguenay, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, *ingénieur en chef.*

A. GOBEIL, écr, secrétaire du département des travaux publics.

QUÉBEC, 23 septembre 1885.

MONSIEUR,—Dans le cours de l'exercice 1884-85, il a été reconstruit 1,020 pieds additionnels de longueur du glissoir, et on a fait au reste des réparations provisoires.

Le barrage n° 6 a été reconstruit et monté à son niveau originaire. Il a été fait des réparations provisoires aux barrages 1, 2, 3, 4 et 5.

Quarante-un mille quatre cent vingt-sept pièces de bois ont passé par le glissoir pendant le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA, *surintendant.*

HENRY F. PERLEY, écr, ingénieur en chef, département des travaux publics.

ANNEXE No 12.

RAPPORT

SUR LES

Glissoires et Estacades du District de Saint-Maurice,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885,

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF,

ET

CHAS. LAJOIE, SURINTENDANT.

ANNEXE No 12.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE SAINT-MAURICE.

N° de renvoi, 61,093.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 7 août 1885.

MONSIEUR,—Je transmets ci-inclus un rapport de M. C. Lajoie sur les travaux du Saint-Maurice dont il a la surveillance, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

TRAVAUX DU SAINT-MAURICE,

TROIS-RIVIÈRES, 22 juillet 1885.

(*Original.*)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, un rapport sur les travaux placés sous ma surveillance, pour l'année expirée le 30 juin dernier.

La quantité de billots faits cette année sur le Saint-Maurice sera moins considérable que l'année précédente, et quoique l'eau se soit tenue bien haute jusqu'aujourd'hui, il en reste encore une bonne partie qui n'est pas entrée dans les estacades.

Le printemps a été, on pourrait dire désastreux, pour les travaux du Saint-Maurice. La débâcle a emporté trois gros piliers et beaucoup endommagé plusieurs autres, sans compter 1,200 pieds d'estacades, dont une petite partie seulement a pu être sauvée.

Les réparations à faire ont été estimées à environ $14,000, mais auraient été d'au delà de $20,000 si nous n'avions décidé de suspendre la reconstruction de deux des piliers disparus et d'essayer de s'en passer à l'avenir; l'essai a été très satisfaisant pour cette année.

Le montant octroyé pour l'entretien a été de $14,000; celui dépensé, $16,739.63 —étant un surplus de dépense de $2,614.02 dépensés à la nouvelle station des Grandes Piles, et pour laquelle il n'y a pas eu d'octroi; déduisant cette somme de $2,614.02 il ne reste que $125 de surplus de dépense, et $126 pour un voyage à l'Iroquois.

La somme votée pour réparations était de $4,000, sur laquelle il a été dépensé $3,654.34, laissant une balance de $345.66 non dépensée. Malgré les dépenses extra causées par la débâcle, vous trouverez que nous nous sommes tenus dans les limites des deux octrois, à part les dépenses faites aux Grandes-Piles et auxquelles il n'avait pas été pourvu.

Les dépenses de réparations ont été faites aux diverses stations comme suit

ENTRÉE DU SAINT-MAURICE.

2 piliers de 20 pieds × 20, 15 de hauteur.
1 quai de 12 × 14 pieds pour amarrage.
308 pieds de défense sur divers piliers.
Une maison de 36 × 24 pieds pour servir de logement au gardien, et aussi un bureau pour les besoins de la station.

CAP AUX CORNEILLES.

Remplacé 8 poteaux sur différents piliers.
Refait pilier n° 5 depuis l'eau la plus basse.
Reparé les nos 13 et 19 ; une toise de pierre.
Refait le n° 23 depuis l'eau basse.
N° 20, 2 toises de pierre.
258 pieds de défense sur deux piliers.
Pour protection du terrain, 8 toises de pierre.

SHAWENEGAN.

Réparations à la glissoire.
Terminé la maison de la Chute.
Construit un quai d'amarrage.
Réparé la maison de la Baie et toutes les autres bâtisses de la station.
Elevé le quai de la station de 2 x 120 pieds ; refait 36 pieds de ce même quai à neuf—cette partie s'étant écroulée, et placé un garde-corps sur toute sa longueur—120 pieds.
Vous soumettant humblement ce qui précède,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES LAJOIE,
Surint. Trav. du St. Maurice.

M. H. F. PERLEY,
Ingénieur en chef des travaux publics, Ottawa.

———

ANNEXE No 13.

RAPPORT

SUR LES

Glissoires et les estacades du district de l'Outaouais,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

HENRY E. PERLEY, ingénieur en chef

ET

GEO. P. BROPHY, ingénieur surveillant.

ANNEXE No 13.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

N° de renvoi, 61,091.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 7 août 1885.

MONSIEUR,—Je transmets ci-inclus le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur surveillant, sur les travaux dont il a le contrôle sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, 31 juillet 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant au sujet des travaux dont j'ai la surveillance sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

La plus grande partie du bois de 1884 a atteint sa destination avant la fin de la dernière saison de navigation; quelques morceaux seulement de bois carré et de bois méplat, ainsi que des billots échoués dans les tributaires, sont restés en arrière jusqu'aux flottages de la saison actuelle. Dans le cours de l'automne et avant les gelées d'hiver, les fondations de glissoires, de digues et de piles qui avaient été détériorées et ébranlées par les opérations de la saison précédente ont été examinées et réparées.

Voici les travaux qui ont été faits :

Au Calumet, sur la rivière des Outaonais, certaines pièces de radier ont été renouvelées; des cabestans ont été réparés, et les fonds de glissoires rapiécés.

A la glissoire de la Montagne, la substruction ayant manqué vers la fin de l'exercice, les pièces de fondation et le plancher furent minutieusement examinés, et la plus grande partie possible de l'ouvrage fut faite à l'eau basse.

Aux Chats, des réparations ordinaires ont été faites, au besoin, pour tenir la glissoire en bon état. Matériaux principalement employés: bois, fer et pierre.

A la glissoire d'Ottawa ou du côté sud de la Chaudière, le plancher a été réparé et les estacades renforcées. Le principal dépôt où sont gardés les câbles, les chaînes et les outils a été agrandi et amélioré.

A la glissoire de Hull les pièces latérales et de fond ainsi que le plancher, qui étaient détériorés et usés, ont été renforcés, et des défectuosités ont été réparées.

Les abords du pont suspendu Union, entre les cités d'Ottawa et Hull, ont été arrondis et ont reçu une couche de gravois; la maison du péager et ses dépendances ont été réparées, et des portions des ouvrages en bois ont été repeinturées.

Au Sault-au-Recollet, les attaches des estacades ont été ajustées, et certaines réparations ont été faites à un chaland et à des appareils d'amarrage.

Sur la rivière Coulonge, on a rapiécé et renforcé la glissoire des Grandes Chutes pour la faire durer le reste de la saison.

Sur la rivière Pétéwawa, les piles latérales et le plancher de la glissoire à pièces détachées de la chute Croche ont été examinés ; les vieux matériaux ont été enlevés et remplacés par des neufs.

Sur la rivière Noire, les fondations et les pièces de fond de la glissoire ont été réparées, et l'on a inséré d'aplomb des bouts de madrier de bois franc, au pied de la chute, près de l'extrémité inférieure, afin d'opposer de la résistance à l'action des billots.

Rivière Madawaska, près de l'embouchure du cours d'eau certaines modifications et réparations ont été faites aux estacades et au pilier d'Arnprior, dans le but de les renfoncer et d'obtenir un alignement plus favorable au passage du bois carré et du bois méplat ainsi que des billots de la rivière Madawaska à l'estacade d'arrêt, dans l'Outaouais, au rapide Plat ; l'ancienne digue latérale a été barrée, étayée et recouverte de madriers neufs ; la glissoire à pièces détachées du rapide de la Chaîne a été étayée, rapiécée près des piliers d'entrée et renforcée ; certaines digues à éperon destinées à amasser l'eau sur les battures des biefs supérieurs ont été étanchées et recouvertes de madriers neufs, et l'on a mis les extrémités des digues à l'abri du feu, près du bord de la rivière.

Rivière Gatineau.—Les plates-formes des estacades aux ouvertures, près de l'embouchure et au creek de sortie, ont été réparées et améliorées ; les écorces et autres rebuts qui obstruaient le chenal ont été enlevés.

Après que le bois de 1884 fût passé, les travaux suivants, imputables à la reconstruction, ont été entrepris et exécutés :—

Rivière Coulonge.—On s'est procuré une quantité de bois en vue de refaire la superstructure ainsi que d'étancher et mettre de niveau les fondations en coffrage de la longue glissoire à pièces détachées aux Grandes Chutes, et l'on a augmenté pendant l'hiver les approvisionnements de bois nécessaires, afin de pouvoir procéder aux travaux de reconstruction lorsque les vieux matériaux auront été enlevés immédiatement après le passage des billots et du bois de la saison de 1885.

Rivière Pétéwawa.—On a profité de la saison des eaux les plus basses pour renouveler les fondations de certaines digues latérales ainsi que leurs revêtements en madriers sur les biefs supérieurs du cours d'eau, et aussi pour étancher et reconstruire en partie les travaux de tête des glissoires à pièces détachées au lac Traverse et à la Chute Croche, ainsi que pour mettre de niveau et renforcer les digues à éperon et les ouvertures d'empellement de la principale digue de réservoir au lac des Cèdres.

Rivière Madawaska.—Au rapide Plat les grandes digues en aile qui avaient été ravagées et ruinées par le feu ont été reconstruites, et l'on a procuré aux conducteurs de radeaux le moyen d'éviter les battures sur lesquelles leur bois, ou du moins une partie considérable de ce bois, s'échouait à certaines phases de l'eau, avant l'achèvement de ces améliorations.

Glissoire de la Grande Chute.—Le renouvellement et un meilleur alignement de la superstructure, ainsi qu'une modification des pentes, ont eu pour effet d'améliorer grandement le passage des billots et autres espèces de bois, et ont permis de réduire le nombre d'hommes nécessaire pour le service de la glissoire pendant la saison du flottage.

Les travaux imputables à la construction ont consisté dans le dragage—à travers un banc de sable dans la rivière des Outaouais, près du quai de Bristol—d'un chenal de 1,200 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 20 pieds et une profondeur d'un peu plus de 2, et dans la construction d'un pilier d'amarrage dans le rapide des Chats.

Dans le cours de l'hiver et du printemps d'autres réparations ont été faites, sur la rivière des Outaouais, aux glissoires de la Roche Capitaine, des Joachims, du Calumet, de la Montagne, du Portage-du-Fort, des Chats et de la Chaudière, ainsi qu'à l'estacade et aux piles des Chenaux et à la maison de la station des Chats.

Rivière Pétéwawa.—L'appareil de levage des aiguilles au barrage du rapide de Thompson a été réparé, et, sur le bief inférieur, la glissoire et les digues de Bois dur ainsi que le revêtement des digues et des glissoires aux 1ère, 2e, et 3e chutes ont été étanchés et réparés où il y avait des défauts.

Rivière Noire.—Le fond de la glissoire a été réparé et renforcé; les piles latérales ont été mises de niveau; les estacades ont été examinées et l'on en a corrigé les défauts en reliant les chaînes.

Rivière Coulonge.—Le plancher de la glissoire a été rapiécé et l'on a fait les réparations temporaires qui pouvaient rendre les ouvrages propres au passage des billots et du bois de la saison 1885, après quoi les travaux de reconstruction de la longue glissoire à la Grande Chute seront commencés.

Rivière Madawaska.—Les digues et la glissoire du rapide de Cham ont été grandement améliorées, ce qui a eu pour effet de faciliter considérablement le passage des billots et autres bois où auparavant des courants et des remous, près de chenaux compliqués, retardaient et compromettaient les opérations des conducteurs des radeaux à cette importante station. La principale estacade et les piles de soutènement à l'embouchure de la rivière près d'Arnprior, ont été considérablement renforcées et améliorées, et l'on a établi, de distance en distance, de nouvelles piles submergées et d'ancrage pour soulager et répartir l'effort de l'estacade.

Rivière Gatineau.—On a ajusté les chaînes d'amarrage et chaînons de liaison de la grande estacade conductrice, près de l'embouchure du cours d'eau, et l'on a aussi renforcé et affermi l'estacade conductrice d'amont en établissant une nouvelle pile d'ancrage; on a nivelé et revêtu le remplage en pierre de la pile de garde à l'entrée du canal conduisant au lac, pour le protéger contre la glace et les billots en dérive, lors de la debâcle, au printemps.

Les froides pluies du printemps ont grossi l'Outaouais et ses tributaires avant que l'action des rayons du soleil et une température plus douce n'eussent tant soit peu affaibli la glace, qui était devenue très épaisse sur les différents cours d'eau pendant un long hiver; il en est résulté que les glaces, en masses compactes, ont grandement endommagé les travaux placés sous ma surveillance, particulièrement Carillon où des longueurs—s'élevant en somme à environ 2,400 pieds—de lourdes estacades de six pièces ont été emportées et brisées au point de ne plus servir à rien, tandis que beaucoup de piles ont été éboulées et que leurs superstructures ont été dérangées. L'entrée de la glissoire a aussi été endommagée et quelques-unes des pièces ont été brisées, en sorte que la glissoire n'a pu servir pendant la période qu'embrasse le présent rapport. Sur la rivière Coulonge les estacades conductrices et les piles à la tête de la longue glissoire ainsi que les estacades établies plus bas ont été brisées, mais des réparations ont été faites aussitôt que possible et les opérations ont été reprises. Le radier de la glissoire de la rivière des Prairies a aussi éprouvé des dommages qui ont été promptement réparés. A la tête du Sault au Récollet, dans le bras de l'Ottawa—en arrière de Montréal—connu sous le nom de rivière des Prairies, et immédiatement en amont du pont Viau, la glace en s'en allant a emporté la pile d'amont de l'estacade conductrice à cet endroit et enlevé les premiers rangs de pièces ainsi qu'une partie du remplissage en pierre de deux autres piles sur la même ligne; mais les réparations nécessaires ne pourront être exécutées comme il convient que lorsque l'eau sera plus basse.

A plusieurs autres stations les travaux ont été quelque peu endommagés par la glace et les crues du printemps, mais pas beaucoup, et dans ces cas les réparations ont été promptement faites. Après que l'eau eut atteint sa plus grande hauteur, à une période quelque peu plus avancée que de coutume dans la saison, les conducteurs de radeaux se sont trouvés dans des circonstances très favorables pour flotter le bois dans les creeks et les tributaires supérieurs, et j'ai le plaisir de dire que comparativement peu de bois est resté en chemin.

A peu d'exceptions près, les circonstances ont aussi favorisé les conducteurs de radeaux sur l'Outaouais, de sorte qu'en somme on peut dire que le flottage de 1885 a été couronné de succès jusqu'à la date du présent rapport. Dans les années passées des billots échappés en grand nombre des estacades et des flots de la Compagnie

d'Amélioration du haut de l'Outaouais ont occasionné beaucoup d'inconvénient et de dépense en dérivant dans les chenaux d'entrée des glissoires des Joachims, du Calumet, de la Montagne, du Portage-du-Fort et des Chats et en les obstruant, et ont passé francs de péage par ces travaux, qu'ils ont beaucoup détériorés, particulièrement aux Chats, le printemps dernier et cet été. Je recommanderais en conséquence que l'on prît des mesures pour établir un tarif raisonnable de péages pour les facilités que donne à la compagnie l'usage des travaux du gouvernement.

Le percepteur des péages de glissoire m'a fourni des renseignements sur le nombre de morceaux de bois et de billots passés par les glissoires et les travaux du gouvernement, sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. En voici l'état:

	Morceaux.
Pin blanc	53,029
Pin rouge	6,940
Bois d'estacade et de longueur	19,613
Cèdre	2,572
Traverses	405
Frêne	49
Orme	13
Epinette rouge	2,149
Tilleul	81
Bouleau	1
Epinette blanche	2
Espars	1
Bois blanc	5
3,925 traverses de chemin de fer, égales à 490 morceaux de bois méplat	490
Nombre total de morceaux de bois	85,350
Radeaux de rames	5
Morceaux de bois en grume	2,341,171

Vous soumettant respectueusement le rapport ci-dessus,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ingénieur surveillant, travaux de l'Outaouais.

M. H. F. Perly, ingénieur en chef,

Département des travaux publics.

ANNEXE No 14.

RAPPORT

SUR LES

Glissoires et estacades du district de Newcastle

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur en chef

ET

R. B. ROGERS, Ingénieur surveillant intérimaire.

ANNEXE No 14.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE NEWCASTLE.

N° de renvoi, 61,092.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 7 août 1885.

MONSIEUR,—Je transmets ci-inclus un rapport de M. R. B. Rogers, ingénieur surveillant intérimaire, sur les travaux placés sous son contrôle dans le district de la Trent et de Newcastle, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

M. A. GOBEIL, secrétaire,

Département des travaux publics.

TRAVAUX DU CANAL TRENT,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

PETERBOROUGH, 23 juillet 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les travaux placés temporairement sous ma surveillance, en rapport avec le département des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Les travaux dans le district placé sous ma surveillance sont de deux espèces, savoir, ceux construits pour améliorer la navigation, et ceux qui ont pour but de faciliter le flottage du bois. Ces derniers sont sous le contrôle du département et consistent, en digues, glissoires, estacades, etc. Les travaux sont situés dans le district s'étendant depuis la baie de Quinté jusqu'à Lindsay et la chute Fénelon, distance d'environ 165 milles.

A cause de l'immense contrée égouttée il y a danger, chaque printemps, que les travaux (dont une grande partie sont très vieux) soient endommagés par les crues. Le printemps dernier on a craint une très forte crue, mais un temps froid survenu dans le cours du printemps a modéré la violence de l'eau, qui s'est écoulée graduellement et n'a fait que la somme ordinaire de dommage aux travaux.

Je vais maintenant donner une brève description de chacun des ouvrages aux différentes stations, ainsi que des réparations exécutées pendant l'année dernière.

CHUTE FÉNELON.

L'estacade dans le chenal des bateaux à vapeur a été examinée et l'une des piles réparée.

Il y avait un crédit de voté pour la réparation des piles et des estacades de dérivation en amont des glissoires, mais à cause des nouveaux ouvrages que le département des chemins de fer et canaux fait actuellement construire à cet endroit, il pourra falloir changer la position des piles et des estacades; c'est pourquoi on ne les a pas réparé.

LINDSAY.

Il n'y a ici qu'un barrage incliné auquel il n'a pas été fait de réparations. La coque d'un vieux bateau à vapeur qui avait dérivé dans le chenal, près du quai, a été ôtée de là.

BOBCAYGEON.

Ici les ancrages consistent en deux digues, une glissoire, des piles et des estacades.

Les digues sont longues et très vielles; elles sont en très mauvais état et perdent beaucoup d'eau. Ces digues contrôlent un bief important entre Bobcaygeon, Lindsay et la Chute Fénelon. Elles ont été soigneusement garnies de gravier l'automne dernier, ce qui a contribué dans une certaine mesure. à arrêter la perte d'eau. Plusieurs des moises de la digue qui avaient cédé ont été remplacées. Deux nouvelles piles et une solide estacade ont été placées à l'entrée du chenal Big Bob pour intercepter les billots en cas d'accident dans le lac. Une grosse flotte de billots s'est échappée le printemps dernier, avant que les piles ne fussent terminées, et a considérablement endommagé la digue. Cela n'arrivera plus à l'avenir.

BUCKHORN.

La glissoire qui avait 30 pieds a été réduite à 20, ce qui a pour effet d'économiser une grande quantité d'eau pendant le passage du bois.

Les piles de l'estacade de dérivation ont été réparées. La digue est en bon état, si ce n'est qu'elle perd un peu d'eau du côté sud. Une écluse neuve et un canal ont été terminés ici, sous la direction du départment des chemins de fer et canaux.

BURLEIGH.

Une glissoire, une digue, des estacades et des piles ont été construites ici il y a plusieurs années par un comité nommé par le commerce de bois.

Dans ces dernières années il n'a été fait que de légères réparations à ces ouvrages, en sorte qu'ils sont actuellement très délabrés et que les marchands de bois s'en plaignent beaucoup. Je n'ai aucun doute que ces derniers se soumettraient volontiers à un tarif de péages si l'on entretenait ces travaux. Le département des chemins de fer et canaux est à construire des écluses ici.

POINTE DE YOUNG.

Le département des chemins de fer et canaux vient de terminer ici une nouvelle digne pour retenir l'eau du lac Clair et du lac aux Roches. Il faudra deux nouvelles piles et estacades de dérivation pour les glissoires à bois d'équarrissage. Le chenal devant servir au passage du bois entre l'île et la rive Dummer a été débarrassé de ses roches, en sorte que le flottage y sera facile.

LAC KATCHEWANNOE.

On a construit ici sept piles destinées à maintenir une estacade devant séparer le chenal de navigation de celui du flottage, en sorte qu'il y aura deux chenaux—l'un pour les bateaux et l'autre pour le bois—depuis la Pointe de Young jusqu'à l'île de Moodie, dans le lac Katchewannoe. L'estacade sera mise en position dès qu'on aura pu s'en procurer le bois. On a coupé, sur une distance d'environ 100 pieds x 80 de largeur, et 3 de profondeur, à travers l'extrémité supérieure de la Pointe d'Hen-

derson, un chenal destiné à laisser passer le bois derrière la pointe, au lieu de suivre le détroit.

LAKEFIELD.

Le département des chemins de fer et canaux a construit ici une nouvelle digue pour maintenir l'eau à une hauteur navigable dans le lac Katchewannoe. Il faudra établir de nouvelles estacades conductrices pour les glissoires à bois.

PETERBORO'.

Une somme considérable a été votée il y a environ deux ans pour enlever la sciure de bois de manière à rendre la rivière navigable. La rivière s'en remplit de nouveau rapidement, et il est même actuellement impossible aux plus gros bateaux d'approcher du quai à cause de cela.

PETIT LAC.

Il y a ici des piles et une estacade d'arrêt de trois pièces. Comme la rivière, le lac se remplit rapidement de rebuts de scierie. La sciure de bois est une source continuelle d'incommodité aux écluses, à l'extrémité inférieure de ce lac; elle s'entasse contre les portes, qui ne peuvent être ouvertes qu'avec la plus grande difficulté.

RAPIDES DE WHITLAW.

Des réparations ont été faites aux estacades conductrices ainsi qu'à l'extrémité du barrage à éperon.

RIVIÈRE OTONABI.

On a beaucoup amélioré le chenal de la batture, connu sous le nom de *Yankee Bonnet*, en le débarrassant de quelques roches. A Dangerfield, un peu plus bas, il y a une batture composée d'un dépôt de sable qui ne peut être enlevé qu'au moyen d'un dragueur. Le lac au Riz reçoit les eaux de la rivière par trois bouches. La bouche de l'est, qui est le chenal le plus droit et de beaucoup le plus court, a été complètement obstruée par la sciure.

KEENE.

Il se fait un commerce considérable à ce port, auquel on arrive par un chenal très sinueux de la rivière des Sauvages. Ce chenal, qui passe à travers un sol marécageux, pourrait être amélioré à peu de frais. Les habitants de la localité ont, je crois, envoyé au département une pétition demandant que cela soit fait.

HASTINGS.

On a construit une nouvelle charpente d'appui et réparé la tête de glissoire. La digue perd beaucoup d'eau ; il faudra la calfater l'automne prochain. Les empellements des vieux biez, du côté sud de la rivière, perdent beaucoup d'eau, et il faudra prendre quelque mesure pour arrêter ces fuites afin de maintenir l'eau à une hauteur navigable.

CHUTE DE HEELEY.

Cette digue s'est rompue au printemps de 1884, et l'on a employé, pour la réparer, une partie du crédit voté pour les travaux de la chute Fénelon. On a posé une nouvelle chape sur environ 100 pieds de la digue, ajouté de nouvelles moises et revêtu la digue entière en neuf.

CHUTE DU MILIEU.

En passant dans la glissoire le bois avait détaché une partie du radier, à l'extrémité inférieure; ce dommage a été réparé. Il existe ici une batture de roche qui est

une grande source d'incommodité pour les marchands de bois. On est à établir, à la brèche faite dans l'ancien coffrage, une estacade de dérivation, faite de trois pièces de bois et boulonnée au fond, qui empêchera les billots de s'amasser.

ESTACADE DE PERCY.

La crue de l'année dernière a emporté, sur la rive ouest, une pile que l'on a remplacée. Du côté est, une pile a éte emportée par la glace le printemps dernier. Les anciennes piles étaient trop petites pour la grande profondeur d'eau.

CHISHOLM.

La vanne de décharge, sur le côté sud, a été faite de manière à laisser passer le bois. Il ne sera plus nécessaire que le bois passe le long de tout le devant de la digue, comme autrefois. Ceci ménagera la digue, vu que le bois passait continuellement sous l'estacade de dérivation et par-dessus le barrage. La glissoire et les empellements sont très délabrés, et il faudrait les reconstruire presqu'en entier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,

Ingénieur surveillant intérimaire.

M. H. F. PERLEY, ingénieur en chef,
Département des Travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No 15

LISTE DU PERSONNEL EMPLOYÉ

AUX

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU

CANADA.

ANNEXE No 15

[N° de renvoi, 63,141.]

TABLEAU indiquant les noms, dates de nomination, appointements et salaires, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades.

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements ou salaire.	Observations.
				$ cts.	
District de Saguenay.					
Arthur Boulanger	Surveillant	Saguenay	19 mai 1881	475 00 par année	Employé toute l'année.
Calixte Fortin	Surveillant adjoint	do	13 do 1881	30 00 par mois	
Frs. Trépanier	Charpentier	do		1 50 par jour	
District de Saint-Maurice.					
Charles Lajoie	Surveillant	Trois-Rivières	7 oct. 1878	1,200 00 par année	
J. B. Normand	Prép. des estacades	Emb. du St-Maurice	12 avril 1858	3 00 par jour	
L. E. Gervais	Payeur	Trois-Rivières	2 sept. 1881	50 00 par mois	
Cyrac Lymburner	Contremaître	Emb. du St-Maurice	25 avril 1881	565 00 par année	
Jos. Pagé	Gardien d'estacades	Cap aux Corneilles	10 déc. 1879	452 50 do	
Arthur Rousseau	Préposé adj des gliss.	Shawenegan	12 avril 1858	3 00 par jour	
Charles Langlois	Contremaître	do	13 janv. 1880	444 00 par année	
Théophile Larue	Gardien d'estacades	Grand-Mère	15 mars 1872	2 00 par jour	
District de Richelieu.					
Azarie Bienvenue	Prép. des estacades	Station de Belœil	1er juin 1882	100 00 par année	
District d'Ottawa.					
G. P. Brophy	Surveillant	Ottawa	6 juillet 1873	2,200 00 par année	
D. Scott	Comptable	do	1er oct 1854	900 00 do	
W. Kane	Messager	do	1er août 1867	1 25 par jour	
Moses Aubrey	Maître-charpentier	do		2 00 do	Employé depuis 20 ou 25 ans.
R McPhaden	Préposé adj. des gliss	Carillon	1er juil. 1860	1 25 do	Activement employé environ 7 mois.

D. Noonan	Gardien d'estacade..	Gatineau	21 mars 1878...	500 00 par année...	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
W. J. Macdonald	Aide-gard. de gliss...	Chaudière	25 avril 1876...	635 00 do ...	
J. McDonell	do ...	Hull	1er mars 1877...	1 25 par jour	Employé environ 6 mois.
D. McFarlane	do ...	Chats	27 do 1860...	480 00 par année...	Employé environ 6 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
John Harvey	Gardien de glissoire.	Arnprior	12 juillet 1882...	2 50 par jour	
James Brown	Contremaître	do		39 00 par mois	
Alex. Thompson	Aide contre-maître...	do		32 50 do	
Jos. McCrea	Gardien d'estacade..	Springtown	15 mai 1880...	200 00 par année...	Employé environ 3 mois durant la saison de navigation.
James Barry	Aide-gard. de gliss...	High Falls, Madawaska	29 mars 1854...	480 00 do ...	Employé 4 ou 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	do ...	Portage du Fort	7 sept. 1881...	300 00 do ...	Employé environ 4 mois.
J. G. Poupore	do ...	Rivière Noire	15 oct. 1880...	480 00 do ...	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparations en hiver.
James Rowan	do ...	Pétéwawa, (en bas)	18 avril 1858...	480 00 do ...	Activement employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparations en hiver.
Wm. Thompson	do ...	Montagne	10 oct. 1879...	1 00 par jour	Activement employé environ 6 mois durant la saison de navigation. Surveille les réparations en hiver.
D. Carmichael	do ...	Calumet	— août 1848...	40 00 par mois	Activement employé environ 6 ou 7 mois durant la saison de navigation. Surveille les réparations en hiver.
A. Proudfoot	do ...	Coulonge	1er avril 1865...	1 00 par jour	Activement employé 4 mois. Surveille les réparations en hiver.
Hugh Corley	do ...	Chute Croche	1870...		Employé 3 ou 4 mois tous les ans.
A. McDougall	do ...	Joachims	6 nov. 1871...	300 00 par année...	Employé environ 4 mois au passage du bois. Surveille les réparations en hiver.
Jos. Dufault	Gardien d'estacade..	Dumoine	24 avril 1882...	1 50 par jour	Employé durant la saison du flottage.
Hugh Grant	Aide-gard. de gliss...	do	12 do 1872...	300 00 par année...	Employé environ 3 mois durant la navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. McEwen	do ...	Rocher Capitaine..	1er mai 1874...	480 00 do ...	do do do
F. Bélanger	Gardien d'estacade..	Sault aux Recollets	22 avril 1879...	1 00 par jour	Employé environ 7 mois tous les ans.
J. Soulière	Aide-gard. de gliss...	Chaudière	1858...	1 80 do	Payé pendant la saison de navig. seulement, environ 7 mois. Surveille les répar. en hiver.
A. H. Johnson	Gardien d'estacade...	Cheneaux	1865	2 00 do	do do do
Travaux du district de Newcastle.					
T. D. Belcher	Contrôleur	Peterboro'	10 juillet 1873...	1,000 00 par année...	
G. H. Giroux	Comm. du b du cont.	do	1er do 1882...	500 00 do ...	
Robert Armstrong	Gardien de glissoire.	Rap de Chisholm	1er do 1883...	200 00 do ...	
John Ingram	do ...	Chutes Fénelon	1er do 1883...	200 00 do ...	
H. Deacon	do ...	Chutes Heely	1er do 1878...	200 00 do ...	
W. H. Hall	do ...	Buckhorn	1er mai 1879...	200 00 do ...	

ANNEXE N° 15.—Etat indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différentes glissoires et estacades—*Fin.*

Nom.	Position.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Travaux du district de Newcastle—Fin.				$ cts.	
Nelson Simmons	Gardien de glissoire.	Chutes du Milieu..	1er juillet 1884	200 00 par année.	

* *Travaux du Saguenay.*—Outre le contrôleur, on emploie sur les travaux du Saguenay 4 signalistes, à 70 centins par jour chacun, pendant le passage des billots dans les glissoires, lequel dure un mois ou deux.

† *Travaux du Saint-Maurice.*—Tous les ans, pendant la saison du bois, ceux qui sont préposés aux diverses stations emploient de 25 à 30 hommes au flottage pendant 3 ou 4 mois à raison de 80 centins ou $1.00 par jour d'ouvrage, y compris 40 à 50 centins par jour par homme pour pension aux aides-gardiens de glissoires et aux gardiens d'estacades ; aussi, un commis et un contre-maître à $1·00 par jour, deux gardes de nuit et un gardien de barrière.

‡ *Travaux de la rivière des Outaouais.*—Indépendamment du personnel ci-dessus, il est employé durant la saison du flottage, un contre-maître de glissoire $1.50 et un aide contre-maître à $1 25 par jour ; aussi, de 25 à 30 journaliers à raison de $1·00 à $1·40 par jour d'ouvrage.

ANNEXE No 16.

RAPPORT

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS

DANS LA

Colombie-Britannique,

POUR L'EXERCICE CLOS LE 30 JUIN 1885,

PAR

L'honorable J. W. TRUTCH, C.M.G., agent local.

ANNEXE No 16.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX PUBLICS DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

N° de renvoi, 61,085. VICTORIA, C.-B., 28 juillet 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant au sujet des travaux publics de cette province exécutés sous mon contrôle au cours de l'exercice clos le 30 juin dernier. Ce rapport est accompagné d'un état tabulaire.

DRAGAGE ET RÉPARATIONS AUX DRAGUEURS.

Durant le dernier exercice, des opérations de dragage ont été faites dans la Baie de James, port de Victoria, jusqu'au 15 juin, sauf pendant 54 jours, aux mois de juillet et d'août 1884, alors que le dragueur fut employé à préparer un mouillage le long du quai extérieur de MM. Welch, Rithet et Cie, port de Victoria. Ces travaux, spécialement demandés par ces messieurs, avaient été autorisés par une lettre portant le n° 23,803, que le département m'a adressée le 6 mars 1884.

Je vous transmets un état tabulaire qui donne la quantité des travaux exécutés pendant le dernier exercice, ainsi que le prix du dragage et du déplacement des matières par verge cube. Le résultat de ces travaux a été la formation, dans cette partie du port de Victoria, d'un mouillage d'environ 300,000 pieds carrés d'étendue, ayant, d'un bout à l'autre, une profondeur d'au moins 17 pieds à eau basse.

Comme je viens de le dire, les opérations de cette année furent suspendues le 15 juin, afin de faire subir au dragueur et à ses accessoires des réparations générales pour les opérations du présent exercice. Ces opérations auront pour but de creuser la partie supérieure du port de Victoria, car le dragueur a terminé tout ce qu'il avait à faire dans l'endroit du port où il a travaillé l'année dernière. Les réparations faites au dragueur durant le dernier exercice ont coûté $2,400.29, ce qui laisse une balance de $599.71 du crédit destiné à cet objet. Cependant, cette balance va être affectée à du nouveau matériel, tel que augets, chaînes à augets, liens, etc., dont la commande a été faite avant le 30 juin, qui sont en cours de confection et seront livrés durant le présent mois.

BATEAU EXCAVATEUR.

Du 1er juillet au 1er décembre 1884, ce bateau a été employé à l'extraction de chicots sur les rivières Fraser et Nicomekle, et à replacer les bouées à l'entrée de la rivière Fraser. Ce dernier service a été fait à la demande et aux frais du ministère de la marine et des pêcheries, sous la direction immédiate de son agent local; après quoi, le crédit étant à peu près épuisé, le bateau fut mis en rade et son équipage congédié.

M'autorisant de la lettre n° 13,190 que le département m'a adressée le 13 mars dernier, j'ai fait faire au bateau certains changements, ajoutés et réparations nécessaires, et il est maintenant en excellent état de service.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Selon des instructions reçues par l'intermédiaire de l'architecte en chef, M. Gamble a préparé les plans et devis de 32 nouvelles cellules. Des soumissions furent demandées; celle de M. Charles Hayward, étant la plus basse, fut acceptée, et contrat fut passé avec lui pour la construction de ces cellules et pour l'exécution d'autres travaux autorisés par un télégramme de l'architecte en chef en date du 13 octobre der-

nier,—le tout pour la somme de $17,498. M. Hayward s'est acquitté de son contrat d'une manière satisfaisante.

M. Hayward a fait à cet édifice quelques travaux supplémentaires, y compris une nouvelle couverture en feutre et en gravier sur le logement du préfet, deux nouvelles cheminées et un service d'eau provisoire, ainsi que diverses réparations nécessaires. Le coût de ces travaux, joint au salaire de M. Hay, le contrôleur, a porté à $22,361.54 la dépense totale faite pour cet édifice pendant le dernier exercice.

BUREAU DE POSTE DE NANAIMO.

M. George H. Frost a terminé d'une manière satisfaisante le contrat qu'il avait pour l'intérieur des différents bureaux, ainsi que pour les bâtiments et les clôtures. On a fait l'acquisition d'ameublements, poëles, coffres-forts, etc., et on a tenu les bureaux prêts à être occupés, selon l'ordre qui m'en a été donné par un télégramme en date du 28 mai 1884.

La dépense totale faite pour cet édifice et son ameublement pendant le dernier exercice, s'est élevée à $3,066.54.

QUARANTAINE.

Selon des instructions à moi transmises par un télégramme de l'architecte en chef à la date du 8 août 1884, contrat a été passé pour la construction de cet édifice à Albert-Head, Ile Vancouver, moyennant la somme de $7,973, et le contrat a été bien exécuté d'après les plans et devis. Il reste, cependant, plusieurs choses à faire avant que l'édifice puisse être occupé: bâtiments, réservoirs ou citernes, clôtures, etc. Je vous ai fait rapport à ce sujet dans mes lettres du 20 décembre 1884 et du 14 février 1885.

RÉPARATIONS, AMEUBLEMENT, CHAUFFAGE, ÉCLAIRAGE, ETC., DES ÉDIFICES PUBLICS.

Diverses réparations et modifications ont été effectuées aux édifices de la douane et de la poste à Victoria et à New-Westminster; le combustible a été fourni aux différents départements et le gaz au bureau de poste de Victoria, d'après des instructions spéciales qui m'ont été communiquées par lettres de l'architecte en chef. Les déboursés occasionnés par ces travaux et ces services se sont élevés à $2,966.96.

CANON DU LIARD, RIVIÈRE FRASER.

Selon l'ordre qui en avait été transmis par un télégramme de l'ingénieur en chef à la date du 26 septembre 1884, M. F. T. Sinclair a continué d'enlever certaines roches qui faisaient obstacle à la navigation en cet endroit; de plus il a exécuté certains travaux additionnels couverts par son contrat et dont je vous ai parlé dans ma lettre du 15 décembre dernier. Tous ces travaux, pour lesquels un crédit de $5,000 avait été voté, ainsi que m'en a informé une lettre de l'ingénieur en chef, n° 10,344, du mois de mai 1884, ont coûté $4,779.74.

RIVIÈRES COWICHAN ET COMOX.

Les travaux d'amélioration de la rivière Cowichan ont été continués sous le contrôle de M. W. C. Duncan, et ils ont coûté $407.74, tandis que la somme de $300.30 a été affectée à l'enlèvement du bois de dérive de la rivière Comox, sous le contrôle de M. Graves:—soit une dépense de $708.04 en travaux exécutés sur ces deux rivières et pour lesquels un crédit de $650.00 avait été voté. Cet excédant de dépense est le résultat d'une méprise de M. Duncan au sujet de la somme qui devait être affectée à la rivière Cowichan.

RIVIÈRE SERPENTINE.

Relativement aux améliorations qu'il est question de faire à cette rivière, je vous ai fait un rapport complet dans ma lettre du 30 octobre dernier. Jusqu'ici il n'a été déboursé que $45.40 pour les travaux.

RIVIÈRE NICOMEKLE.

L'enlèvement des chicots et du bois de dérive de cette rivière, dans le but d'améliorer sa navigation, a été commencé vers le 1er juin dernier et il continue encore ; le bateau excavateur est mis à contribution pendant quelques jours.

L'amélioration de cette rivière sera d'un grand avantage pour les colons de l'endroit,, car elle facilitera le transport au marché du produit des terres situées sur le bord de la rivière et qui sont en grande partie des terres fédérales.

CANAL PROJETÉ, RIVIÈRE FRASER ET BAIE DE LA VASE.

Conformément aux instructions qui m'ont été transmises par la lettre de l'ingénieur en chef, portant le n° 11,213 et la date du 4 avril dernier, j'ai donné ordre à M. Gamble de faire une levée hydrographique de la route d'un canal qu'il est question d'établir entre la rivière Fraser et la Baie de la Vase.

Un plan et profil, ainsi qu'un rapport et une estimation du prix de revient vous ont été transmis avec ma lettre du 30 octobre 1884.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Je vous envoie, sous une autre enveloppe, un rapport de M. Bennett, ingénieur dirigeant, sur les travaux exécutés pendant le dernier exercice.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.

Je vous transmets aujourd'hui le rapport annuel de M. le contrôleur Wilson sur ce service, ainsi qu'une lettre de M. Gisborne qui doit vous être remise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH,

Agent du gouvernement.

Sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G., C.B.,
Ministre des travaux publics, Ottawa.

COLOMBIE BRITANNIQUE—DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

TRAVAUX publics exécutés dans la province de la Colombie-Britannique pendant l'exercice 1884-85.

Désignation des travaux.	District ou comté.	Numéro et date de la lettre ou document autorisant la dépense.	Dépense autorisée.	Dépenses encourues ou obligations contractées depuis le 30 juin 1884, jusqu'au 30 juin 1885.	Lettres et télégrammes de l'agent du gouvernement fédéral à l'honorable ministre des travaux publics.
			$ cts.	$ cts.	
1. Dragage, port de Victoria.....	Ile Vancouver.....	Lettre 10,344, mai 1884....	13,000 00	12,004 05	Lettres 30 octobre 1884, 26 mai 1885. Télégramme 5 mai 1885.
1*a*. Réparations au dragueur.	.....	do do ...	3,000 00	2,400 29	Télégramme 6 juin 1885.
1*b*. Dragage général.....	.....	do do ...	4,000 00	.....	Lettres 24 juillet, 29 novembre 1884, 10 fév., 21 mai 1885. Télégrammes 20 août 23 sept. 1884, 13 mai 1885.
Répar. au bateau excavateur...	.....	do 13, 190, 13 mars'85..	2,500 00	5,750 26	
2. Pénitentier de la Col.-Britann.	New-Westminster..	Tel. 18 juillet 1884.....	1,000 00	22,361 24	Lettres 11 décembre 1884, 13 avril 1885. Télégrammes 14 juillet, 11 août, 21 août, 23 août, 15 sept., 18 sept., 24 oct., 30 oct, 11 nov., 17 nov., 21 nov. 1884.
		do 13 octobre 1884.....	17,498 00		
3. Bureau de poste de Nanaïmo....	Ile Vancouver.....	do 28 mai 1884.....	3,000 00	3,066 54	Télégrammes 5 juillet, 27 août 1884.
4. Quarantaine	do	do 8 août 1884.....	7,973 00	8,103 50	Lettres 20 déc. 1884, 14 fév. 1885. Télégrammes 12 juillet, 4 août, 7 août, 27 août, 17 oct., 8 déc, 17 déc., 20 déc., 1884.
5. Réparations de l'ameublement, chauffage et éclairage, etc., des édifices publics.....	.....	Lettre 25,691, 29 mai'84	657 00	.....	Lettres 6 juin, 11 juin, 21 oct. 1884, 26 juin 1885.
		19 sept'84	505 06	.....	
		do 46,286, 10 mai'84	1,000 00	2,966 96	
Havres et rivières.					
6. Canon du Liard.....	District de Caribou	do 10,344, mai 1884	5,000 00	4,779 74	Letter 15 déc. 1884. Télégramme 25 sept. 1884.
7. Rivières Cowichan et Comox....	Ile Vancouver.	do do ...	650 00	708 04	Télégramme 22 août. 1884.
8. Rivières Serpentine et Nicomekle.....	District de New-Westminster.....	do do ...	1,000 00	45 50	Lettre 30 oct. 1884. Télégramme 6 juin, 1885.
Réparations générales et améliorations, havres et rivières.					
9. Rivière Nimpkish.....	Ile Vancouver.	Lettre 9, 930, 28 mars'84	1,000 00	993 63	

10. Levée dydrog. et explor, canal de la riv. Fraser et de la Baie de la Vase.....	Dist. de New-West	Tél., 3 août 1884. Lettre 11, 213, 4 août 1884	600 00	573 70	Lettres 21 juillet, 30 oct. 1884.
11. Télégraphe, entretien.....	.....	.....	.....	38,995 95	
11*a*. Cable de Port Angelos.	.....	Tel., 28 juillet, 18 oct. 1884	3,500 00	3,266 19	
12. Bassin de radoub d'Esquimalt..	Ile Vancouver.....	Autorisation générale....	.....	5,762 64	Lettres 22 juillet, 15 sept., 4 nov., 8 déc., 10 déc., 12th déc. 1884; 16 fév., 16 avril, 6 mai, 6 mai, 14 mai, 19 mai, 19 mai, 22 mai, 15 juin 1885. Télégrammes 3 juillet, 18 juillet, 31 août, 3 sept., 4 sept., 15 sept. 1884; 15 avril, 15 avril, 18 avril, 1er mai, 1er mai, 2 mai, 4 mai, 6 mai, 6 mai, 15 juin, 17 juin, 1885.

JOSEPH W. TRUTCH,
Agent du gouvernement fédéral.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—AMELIORATIONS DU PORT DE VICTORIA

ETAT TABULAIRE de l'ouvrage fait par le dragueur dans le port de Victoria, C. B., du 1er juillet 1884 au 30 juin 1885.

Mois.	N° de P.	Matière draguée	Matières draguées verges cubes.	Total, verges cubes.	Coût.	Coût par verge cube.	Jours ouvrables.	Jours de dragage.	Jours de tempêtes.	Jours de réparat's.	Vent.	Observations.
1884.					$ cts.	cts.						
Juillet.....	97	Sable.....	3,060	.....	.....	.....	26	18	2	6	S.O.	Dragage au quai extérieur, port de Victoria, pour Welch, Rithet et Cie.
Août.....	107	do	3,220	.....	.....	.....	26	20	1	5	S.O.	
			6,280	6,280	2,057 78	0·3276						
Septembre ...	256	Vase.....	8,960	.....	.....	.....	26	21	3	2	Vari'ble	Conduit dans la baie de James, port de Victoria.
Octobre	200	do	7,000	.....	.....	.....	27	17	.....	10	S.O.	
Novembre ...	278	do	9,830	.....	.....	.....	25	22	.....	3	N.	
Décembre....	160	do	5,600	.....	.....	.....	26	15	8	3	N.	Temps extrêmement rigoureux, neige et gelée.
1885.												
Janvier.....	198	do	6,830	.....	.....	.....	27	17	1	9	N.	Chaudière de *Georgie* visitée par l'inspecteur et certaines réparations exécutées par son aide.
Février.....	224	Vase et argile..	7,840	.....	.....	.....	24	18	5	1	S.O.	
Mars.....	326	do ...	11,070	.....	.....	.....	26	24	.....	2	S.O.	
Avril.....	252	do ...	8,610	.....	.....	.....	25	19	2	4	S.O.	
Mai	246	do ...	8,610	.....	.....	.....	25	18	5	2	S.O.	
Juin	46	do ...	1,610	75,960	9,946 27	0·1309	26	4	6	16	S.O.	Première partie du mois très venteuse ; la pompe alimentaire du *Georgie* se brise ; le bateau est mis en cale pour réparations générales.
Totaux...	2,390	.....	.....	82,240	12,004 05	0·1459	309	213	33	63		

Coût, y compris $2,400.24 pour réparations = $14.404.34 = 0·175 cts. par verge cube.

F. C. GAMBLE,
Aide ingénieur.

VICTORIA, C.B., 20 juillet 1885.

ANNEXE No 17.

LISTE

DES

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT

DANS LES PROVINCES

D'ONTARIO ET DE QUÉBEC.

ANNEXE No 17.

N° de renvoi, 63,225.

JETÉES ET QUAIS DE L'ETAT.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Noms des lieux.	Comtés.	Longueur totale.	Largeur	Hauteur à l'extrémité.	Bloc		Profondeur de l'eau à l'extrémité.		Date du commencement des travaux.	Observations.
					Longueur.	Largeur	Minime.	Grandissime.		
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		
Etang du Nord, Iles de la Madeleine	Gaspé	450	28	22	.....	.....	12	15	1881	
Ile aux Goëlands, Iles de la Madeleine	do	.....	.....	.....	313	28	12	.....	.....	Ouvrage commencé en 1884.
New-Carlisle	Bonaventure	500	25	.....	50	25	.....	.....	1881	Ouvrage terminé. La municipalité a fourni $2,500 pour son exécution.
Newport	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Carleton	do	225	20	17	90	20	4½	12½	1881	Jetée terminée. La municipalité a ajouté $2,500 au crédit voté par le parlement pour cet ouvrage.
Matane	Rimouski	580	30	20	.....	.....	1½	15½	1878	En 1883, il a été fait 100 pieds de pilotage sur le côté est du chenal.
Rivière Blanche	do	655	20	20	150	30	2	16	1876	Cet ouvrage a été terminé en 1883.
Rimouski	do	2,500	20	25	150	30	8	28	1853	Cette jetée est bien entretenue par le chemin de fer Intercolonial.
Bic	do	1,040	20	.....	80	30	.....	.....	1884	414 pieds en cours de construction.
Trois-Pistoles	Témiscouata	980	30	.....	.....	.....	.....	.....	1881	
Rivière-du-Loup	do	1,641	30	42	384	50	14	34	1853	Le prolongement du bloc sera bientôt terminé.
Anse-du-Portage	Chicoutimi	108	18	28	Cale 104	24	4	21	1882	Terminée en 1884.
Anse-Saint-Jean	do	366	26	29	50	40	7½	24½	1875	Construit en 1875-76-77 par le gouvernement provincial et la municipalité. Depuis 1879 les travaux ont été continués et terminés par le gouvernement fédéral.
Saint-Alphonse de Bagotville	do	445	24	49	77	55	29	47	1860	Construite par la municipalité en 1870 ; incendiée en 1870 ; reconstruite par le gouver. en 1875. Cette jetée a été récemment prolongée.
Chicoutimi	do	282	70	28	127	30	7	19	1873	Construit en 1873 par la Cie dite *The St Lawrence Steam Co.* En 1874 le gouvernement en a pris possession et il l'entretient depuis 1880.

Rivière-Ouelle	Kamouraska	1,219	28	42	237½	51	14	32	1852	Phare à l'extrémité de la jetée.
Sainte-Anne la Pocatière	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Sault-au-Cochon	Charlevoix	100	30	.....	.....	.....	.....	.....	1884	Construit en 1884.
Malbaie, cap à l'Aigle	do	158	35	42½	.....	.....	18	37	1880	Ouvrage terminé en 1881.
Malbaie, Pointe-au-Pic	do	500	30	46	108	70	24	44	1850	Terminé en 1850.
Eboulements	do	900	30½	36	80	45	15	34	1852	Jetée terminée en 1853.
Baie-Saint-Paul, Cap aux Corbeaux	do	730	30	36	.....	.....	12	29	1881	Cette jetée n'est pas encore terminée.
Bloc Baie Saint-Paul	do	200	30	.....	.....	.....	12	31	1874	Phare sur le bloc.
Ile aux Coudres	do	263	32	42	.....	.....	16½	33½	1881	Construit par les habitants avec le crédit du parlement.
Saint-Jean, Port-Joli	L'Islet	463	20	24	.....	.....	6	24	1875	Un bloc de 30 x 30 a été construit par les habitants ; le reste par le gouvernement.
L'Islet	do	1,104	31	34	48	51	7½	25½	1852	Terminé en 1855. La superstructure a été reconstruite en 1877-78.
Ile aux Grues	Montmagny	642	25	32	75	36	6	24	1882	Terminé en octobre 1884.
Grosse-Ile, Quai Est.	do	345	25	36	.....	.....	10	31	.....	Terminé en 1866. Il a été prolongé en 1882.
do do O.	do	345	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Terminé en 1848.
Saint-Thomas	do	100	25	19	.....	.....	.....	25	1879	Commencé en 1879 et terminé en 1882.
Berthier (en bas)	do	566	32	34	159	27	12	30	1852	Le prolongement de 100 pieds au bloc est terminé
Saint-Michel	Bellechasse	1,091	30	27	50	37	6	22	.....	Construit par la municipalité à l'aide du fonds d'emprunt municipal.
St-François, I. d'Orl.	Montmorenci	400	30	18	.....	.....	.....	.....	1882	Terminé en juin 1885
Ste-Famille	do	460	30 & 25	24	90	30	.....	20	1879	Il y a 6½ pieds d'eau à mi-marée basse et 8½ à mi-marée haute. Cette jet. a été term. en '82.
Saint-Jean, I. d'Orl.	do	651	30	.....	50	44	7	23	.....	Ce quai a été construit par la municipalité et appartient à une compagnie. Le gouvernement y ayant construit un phare, il a toujours entretenu le quai depuis.
Saint-Laurent do	do	583	20	.....	104	32	7	23	.....	Il y a un phare à l'extrémité de cette jetée.
Québec, quai de la R.	Québec	175	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Ce quai a été réparé au cours de l'exercice
Québec, hôpital de la marine	do	A.E.515 A.O 550	24 30	9 22	.....	.....	.....	.....	.....	Le quai de l'est est en cours de réparations.
Ecureuils	Portneuf	70	20	16	.....	.....	.....	12	1881	Sec à marée basse. A marée haute (des petites mers) il y a 7 pieds d'eau, et 12 pieds à marée haute (des grandes mers).
Nicolet	Nicolet	3,080	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Inachevé
Yamachiche	Saint-Maurice	1,460	12	10	98	43	5	.....	.....	Commencé en 1882 et terminé en 1883.
Chenal du Moine	Richelieu	30	20	16	.....	.....	.....	.....	1880	Il y a, sur la côte sud du Chenal du Moine, quatre brise-glaces. Deux ont été construits en 1883.
Berthier	Berthier	.....	.....	.....	186	66	10	.....	.....	Un quai.
Lavaltrie	do	183	20	17	54	33	10	.....	.....	
Lanoraie	do	.....	.....	23½	70	30	9½	17	1883	Terminé en 1884.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

Noms des lieux.	Comtés.	Longueur totale.	Largeur	Hauteur à l'extrémité.	Bloc		Profondeur de l'eau à l'extrémité.		Date du commencement des travaux.	Observations.
					Longueur.	Largeur	Minime.	Grandissime.		
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds	Pieds.		
Agnès, lac Mégantic.	Compton.....	435	30	13	80	20	6	11	1882	
Piopolis do ...	do	165	12	13	20	20	6	11	1882	
Lourdes do ...	do	190	18	14	30	20	6	11	1883	
L'Assomption.	L'Assomption....	101	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Saint-Sulpice	do ...	195	20	18	54	33	10	.....	.....	
Saint Timothée..	Beauharnois	.....	.....	.....	100	24	7½	10½	1882	
Ste-Anne de Bellevue	Jacques-Cartier.	120	24	18	.....	.....	9	13	1885	Ce quai sera bientôt terminé. Il est construit à l'entreprise.
Lacolle.	Missisquoi	100	100	16	.....	.....	8	14	1884	Construit en 1884 à l'entreprise.
Cèdres.....	Soulanges	.....	.....	.....	115	34	7½	11½	1881	Ce débarcadère a été construit en 1881.
Saint-Dominique	do	64	24	.....	73	24	15	17	1880	do do 1880.
Coteau-Landing.	do	896	12	12	200	24	8	12	.....	La superstructure a été refaite en 1885.
Saint-Zotique	do	1,126	12	14	100	24	9	13	1882	Cette jetée sera terminée en 1885
Saint-Anicet	Huntingdon	34 & 18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1862	Sur la rive sud du lac Saint-François.

JETÉES ET QUAIS DE L'ETAT—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom des havres.	Comtés.	Lacs.	Longueur. Jetée du N. ou de l'Est.	Longueur. Jetée du S. ou de l'Ou't	Revêtement ou pilotage.	Brise-lames.	Longueur totale.	Largeur.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Minime.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Grandissime.	Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du port.	Observations.
			Pds.	Pds.	Pds	Pds	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.		
L'Orignal	Prescott	Rivière Ottawa	.....	.....	.....	.....	1,354	.....	7	21	Municipalité locale et gouvernement.	Const. en 1858. Les part. au-des. de l'eau b. ont été rec. en 1883-84.
Cobourg	Northumberland-Ouest.	Lac Ontario	1,590	1,650	1,050	.....	4,290	.....	18 J. E. 22 J. O.	22 26	Compagnie, conseil de ville et gouvernement.	Les trav. furent commenc. en '29. Un prol de 200 pds de la jetée de l'E. a été donné à l'entreprise.
Port-Hope	Durham-Est	do	1,471	1,641	6,663	300	9,774	20-30	12	16	Compagnie, commissaires et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1832. La superstructure du brise-lames n'est par terminée.
Newcastle	Durham-Ouest	do	880	600	730	.....	2,210	15-30	12	16	.....	
Port-Darlington	do	do	1,180	1,620	.....	.....	2,800	20-30	12	16	Compagnie, commissaires et gouvernement.	
Oshawa	Ontario-Sud	do	.....	.....	.....	.....	815	20-30	11	15	Compagnie et gouvernement.	
Whitby	do	do	390	645	1,760	.....	2,795	20-30	11	15	Commissaires du havre et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1843.
Pickering	do	do	685	835	1,460	.....	1,460	15-30	12	16	Township, commissaires du havre et gouvernement.	
Toronto (quai de la Reine).	York	do	.....	.....	.....	.....	1,091	30	12	16	Gouvernement et commissaires du havre.	Ce quai fut commencé en 1833.
Amélior. du port de Toronto	do	do	.....	.....	11,380	.....	.....	11	.....	.....	Gouvernement	
Oakville	Halton	do	640	500	422	.....	1,562	15-60	7	11	William Chisholm, gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1829.
Jetées Burlingt'n	Wentworth	do	2,307	2,710	.....	.....	5,017	20-40	14	18½	Gouvernement	do do
Port-Maitland	Monck	Lac Erié	1,500	1,500	.....	.....	3,000	.....	10	13	.....	Ces jetées forment l'entrée du Broad Creek du Canal Welland.
Port-Dover	Norfolk-Sud	do	1,020	1,020	.....	.....	2,040	.....	10	13	Gouvernement et commissaires du havre.	Ces travaux furent commencés en 1833-34.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

Nom des havres.	Comtés.	Lacs.	Longueur. Jetée du N. ou de l'Est.	Longueur. Jetée du S. ou de l'Ou't	Revêtement ou pilotage.	Brise-lames.	Longueur totale.	Largeur.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Minime.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Grandissime.	Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du port.	Observations.
			Pds.	Pds.	Pds.	Pds	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.		
Port-Burwell.....	Elgin-Est	Lac Ontario...	570	850	1,100	.....	2,520	15-30	9	12	La Cie du port et le gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1837.
Port-Bruce.....	do	do	700	750	.....	.....	1,450	.....	.....	.....	do ...	
Port-Stanley.....	do	do	1,150	1,870	720	.....	3,740	.....	11½	14½	Les commissaires du gouvernement et le gouvern. ; aussi la Cie de chemin de fer London et Port-Stanley.	Ces travaux furent commencés en 1827.
Morpeth.....	do	do	400	500	.....	.....	900	.....	10	13	E. Hill, jetée de l'est, et le gouvernement, jetée de l'ouest.	La jetée de l'ouest est terminée.
Rondeau.....	Kent	do	780	1,080	2,000	.....	3,860	30-40	18	21	Le gouvernement.....	Ces travaux furent commencés en 1844.
Kingsville.....	Essex-Sud	do	880	440	750	.....	2,070	20-50	12	15	L'autorité municipale et le gouvern.	
Bayfield	Huron-Sud.....	Lac Huron.....	820	875	.....	.....	1,695	20-30	11	14½	Le gouvernment et le township de Hanley.	Les jetées ont été réparées en 1884-85.
Goderich	Huron-Ouest...	do	1,320	1,520	720	.....	3,560	30	14	17½	Le gouvernement.....	Havre de refuge.
Port-Albert.	do ...	do	290	120	.....	.....	410	20	5	8½	.....	
Kincardine	Bruce-Ouest ...	do	905	880	1,905	.....	3,690	30	12	15½	Le gouvernement et la municipalité.	
Inverhuron	do ...	do	.....	.....	.....	.....	450	15-30	16	19½	Le gouvernement	Construit en 1856 et 1857.
Port-Elgin.....	do ...	do	380	.....	.....	1550	1,330	20	12	15½	Le gouvernement et la Cie locale.	Le prolongement du brise-lames (950 pds) est en construction.
Southampton et Ile Chantry ...	do ...	do	820	.....	.....	4687	5,507	20-30	14	17½	La municipalité, subventionnée par le gouv., a construit le quai. Le brise-lames, etc., ont été construits par le gouvernement.	Havre de refuge. Le gouvernement a le contrôle de tout le havre. Les jetées de Southampton ont été commencées en 1858, et celles de l'île Chantry en 1856.

Wiarton.....	Grey-Nord.....	B. Georgienne.	.....	.....	.....	.....	1,235	20	14	17½	Le gouvernement.....	Construit en 1883.
Big Bay	do	do ...	.....	.....	.....	.....	452	14-25	11½	15	L'autorité locale et le gouvernement.	Construit en 1877 et 1881.
Owen-Sound	do	do ...	.....	2,470	.....	.....	2,470	20	14	17½	Le conseil de ville et le gouvernement.	Ces travaux ont été exécutés en 1881-82.
Meaford	Grey-Est.....	do ...	775	.....	895	110	2,080	20-30	14	17½	Le conseil municipal et le gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1856.
Thornbury	do	do ...	.....	.....	.....	.....	420	15-30	12	15½	La municipalité et le gouvernement.	
Collingwood.....	Simcoe-Nord...	do ...	.....	.....	.....	.....	3,190	20-24	11	14½	Le gouvernement et la Cie du chemin de fer du Nord.	Le brise-lames, d'une longueur de 790 pds, a été construit en 1874-75. Un prolongement de 600 pds au quai de l'est a été donné à l'entreprise.
Port-Arthur	Algoma	Lac Supérieur.	640	.....	.....	2000	2,640	20-30	.....	14	Le gouvernement	Jetée construite en 1870. Le brise-lames, d'une longueur de 2,000 pds, a été donné à l'entreprise.

ANNEXE No 18.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS

DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE, AINSI QUE SUR LE FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT;

AUSSI LES

PORTS QUI SONT OUVERTS A LA NAVIGATION TOUTE L'ANNÉE.

N° de renvoi, 63,224.

ANNEXE No 18.

N° 1.—TABLEAU indiquant la date de la clôture de la navigation dans l'automne de 1884 et celle de l'ouverture de la navigation au printemps de 1885.

Nom du port.	Où situé.	Clôture en 1884.	Ouverture en 1885.	Observations.
Charlottetown, I. P. E	Golfe Saint-Laurent.	20 décembre	22 avril.....	Pas de glace visible dans le port le 18 déc. Le 19, un fort vent soufflait de l'E.N.E., et tourna subséquemment au N.O. Le temps devint d'un froid intense, et la glace se forma rapidement dans le port. Le 25, le port fut fermé ; mais le steamer *Princess of Wales* étant arrivé de Pictou, à l'entrée du port, se coupa un chemin à travers la glace jusqu'au quai. Le 22 avril 1885, le même steamer partit pour Pictou, N.-E.
Georgetown do	do ...	26 janv. '85.	24 do	La glace s'est brisée dans le port le 24 avril, mais la partie extérieure de la Baie Cardigan étant fermée par de grosses glaces de mer s'étendant depuis le phare de Panmure jusqu'à l'extrémité S.E. de l'île Boughton, le steamer ne put sortir du port. Cette glace partit le 27 avril. Le *Northern Light* ayant quitté ses quartiers d'hiver vers le 1er mars, fut ainsi retardé jusqu'au 28 avril.
Pictou, N.-E	do ...	24 décembre	21 do	Le bateau-passeur *Mayflower* a continué ses voyages dans le port jusqu'au 23 janvier 1885, et les a repris le 23 avril 1885. Le premier arrivage au printemps de 1885 a eu lieu le 23 avril, de Charlottetown.
Sydney do	do ...	19 janv. '85.	4 mai	
Bassin de Gaspé P.Q	do ...	8 décembre	15 do	Les steamers auraient pu quitter ce port le 10 ou le 12 déc.
Percé do	do ...	1er do	1er do	
Campbellton, N.-B	Baie-des-Chaleurs....	12 do	6 do	
Rimouski, P.Q	Fleuve St-Laurent...	9 novembre	11 do	Le str. *Circassian* fut le dernier steamer qui partit à l'automne, et le même steamer fut le premier qui rentra au printemps.
Tadousac do	do ...	18 do	16 do	Ces dates ont rapport au fleuve Saguenay. Le port de Tadoussac est libre tout l'hiver.
Québec do	do ...	12 décembre	29 avril.....	Des goëlettes faisant le cabotage dans le golfe arriv. le 29 avril.
Sorel do	Rivière Richelieu.....	11 do	24 do	Le *Cultivateur* arriva le 11 décembre et le *Terrebonne* partit le 24 avril.

N° 1.—TABLEAU indiquant la date de la clôture de la navigation, etc.—*Suite.*

Nom du port.		Où situé.	Clôture en 1884.	Ouverture en 1885.	Observations.
Saint-Jean,	P.Q.	Rivière Richelieu.....	29 novembre	20 avril.....	Ces dates indiquent la dernière arrivée du lac Champlain en 1884 et la première arrivée en 1885. La glace se forme à l'automne et se brise au printemps à un jour ou deux avant ou après ces dates.
Montréal,	do	Fleuve St-Laurent...	18 décembre	5 mai.....	
Kingston,	Ont	Lac Ontario	31 do	28 avril.....	Les rapports de 18 années n'indiquent pas une seule ouverture aussi tardive.
Belleville	do	do	12 do	19 do	
Port-Hope	do	do	12 do	15 do	
Toronto	do	do	19 do	25 do	La baie a été gelée pendant 127 jours. L'ouverture de la navigation a été la plus tardive enregistrée depuis 1836.
Port-Stanley	do	Lac Erié.....	19 do	21 do	Le creek a gelé plusieurs fois pendant le mois de décembre, mais il s'est toujours dégelé. Le 19 déc. le remorqueur de pêche *Mary* fit son dernier voyage aux rets. Le creek gela cette nuit-là et resta gelé. Le 21 avril le propulseur *W. Alderson* arriva et rapporta qu'il y avait beaucoup de glace dans le lac près du port.
Port-Dover	do	do	11 do	28 do	Ces dates indiquent le premier arrivage et le dernier départ des bateaux ; mais le port était libre de gl. vers le milieu d'av.
Windsor	do	Rivière Détroit.....	17 do	14 janvier...	Les dates données indiquent l'arrivée et le départ des bâtiments venant des ports extérieurs ou s'y rendant, mais la navigation avec Détroit, E.-U., est toujours ouverte.
Sarnia	do	Lac Huron.....	25 do	14 avril.....	
Goderich	do	do	15 do	6 mai	
Kincardine	do	do	24 novembre	6 do	
Owen-Sound	do	Baie Georgienne.....	1e décembre	3 do	
Collingwood	do	do	31 do	7 do	L'hiver le plus constant et le plus dûr qu'on ait eu dans cette localité depuis qu'elle est érigée en port, mais ce n'est pas la plus tardive ouverture de la navig.
Sault Ste-Marie	do	Lac Supérieur.....	10 do	6 do	
Port-Arthur	do	do	14 do	13 do	La navigation s'est fermée un peu plus à bonne heure que d'habitude, et l'hiver a été très dur.
Winnipeg	Man	Rivière Rouge.....	1er nov.....	25 avril.....	

N° 2.—ETAT de quelques-uns des ports du Canada qui sont ouverts à la navigation toute l'année.

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à marée basse.	Observations.
Annapolis	Annapolis	Nouvelle-Ecosse	15 à 20	Une glace mince se forme lorsque l'hiver est très rigoureux, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer.
Barrington	Shelburne	do	12 à 20	Au mouillage ; quais à sec à marée basse.
Digby	Digby	do	18	Environ 10 pieds au bout du quai d bateaux à vapeur.
Halifax	Halifax	do	20 à 30	Aux quais. 70 à 180 pieds dans lep
Liverpool	Queen's	do	7	Sur la barre. A Brooklyn, 24 pieds.
Lockport	Shelburne	do	8	
Lunenburg	Lunenburg	do	12	
Parrsboro'	Cumberland	do	.....	A sec dans le havre à marée basse.
Shelburne	Shelburne	do	40 à 60	
Yarmouth	Yarmouth	do	13	
Saint-André	Charlotte	N.-Brunswick	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean	Saint-Jean	do	20	A l'entrée du port ; 60 pieds dans le port.
Saint-Stephen	Charlotte	do	6	30 pieds au récif, 4 milles en aval de la ville.
*Tadousac	Saguenay	Québec	30 à 50	
Windsor	Essex	Ontario	.....	Les bacs traversent la rivière Détroit tout l'hiver.

* *Voir* notes concernant le port de Tadoussac, annexe n° 8 du rapport 1867-1882.

Les ports de Victoria, de Nanaïmo, de Burrard-Inlet, et tous les autres ports de la Colombie-Britannique jusqu'à la rivière Skeena, restent ouverts en tout temps. Il peut arriver que celui de New-Westminster soit fermé de 7 à 15 jours. (*Voir* télégramme n° 34027, de l'honorable J. W. Trutch, 3 mai 1883.)

Marées à la Colombie-Britannique.—A Victoria les grandes mers s'élèvent généralement de 7 à 10 pieds, les petites mers de 5 à 8 pieds ; à Nanaïmo les grandes mers s'élèvent généralement à 14 pieds, les petites mers à 11 pieds ; à Westminster les grandes mers s'élèvent généralement à 7 pieds, les petites mers à 4 pieds ; à Hastings, Burrard-Inlet, les grandes mers s'élèvent généralement à 16 pieds, les petites mers à 12 pieds ; à Port-Moody les grandes mers s'élèvent généralement de 10 à 12 pieds, les petites mers de 5 à 6 pieds. (*Voir* télégramme de l'honorable J. W. Trutch, n° 39810, 25 octobre 1883.

ANNEXE No 19

TABLEAU COMPARATIF

INDIQUANT LE

NOMBRE DE BATIMENTS

LEUR

TONNAGE COLLECTIF

ET LE

CHIFFRE DE LEURS ÉQUIPAGES

QUI SONT

ARRIVÉS DE LA MER

AUX PORTS D'HALIFAX, N.-E., DE SAINT-JEAN, N.-B., DE CHARLOTTETOWN, I.P.-E., DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL, PROVINCE DE QUÉBEC, ET DE VICTORIA, C.-B., DEPUIS 1868 JUSQU'A 1884.

N° du renvoi, 63,227.

ANNEXE No 19.

TABLEAU indiquant le nombre de bâtiments—avec leur tonnage collectif et le nombre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, chaque année, depuis la confédération, aux ports d'Halifax, N.-E. ; de Saint-Jean, N.-B. ; de Charlottetown, I.P.-E. ; Québec, Montréal, P.Q., et de Victoria, C.-B.

Port.	Année.	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage	Observations.
Halifax, N.-E	1868	1,089	274,089	16,562	La Nouvelle-Ecosse est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,292	288,682	16,022	
	1870	1,251	311,357	16,319	
	1871	1,266	302,338	15,581	
	1872	1,387	363,847	20,211	
	1873	1,384	372,985	19,803	
	1874	1,074	316,955	15,800	
	1875	1,215	354,274	18,188	
	1876	1,067	374,705	16,621	
	1877	1,076	494,638	20,358	
	1878	917	473,423	18,862	
	1879	959	391,448	18,725	
	1880	1,070	529,663	21,143	
	1881	1,157	601,398	23,630	
	1882	1,168	575,529	23,806	
	1883	1,079	540,583	21,166	
	1884	1,093	565,862	22,402	
		19,544	7,131,586	325,199	
Saint-Jean, N.-B	1868	993	374,429	10,046	Le Nouveau-Brunswick est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,423	502,083	13,320	
	1870	1,613	471,297	13,382	
	1871	1,575	442,837	12,371	
	1872	1,562	420,860	12,056	
	1873	1,470	406,442	11,537	
	1874	1,320	480,473	12 563	
	1875	1,131	377,614	10,593	
	1876	994	376,939	8,090	
	1877	1,115	421,060	10,051	
	1878	1,206	396,330	9,867	
	1879	1,055	376,919	9,711	
	1880	1,424	462,880	12,337	
	1881	1,444	444,546	12,548	
	1882	1,536	493,783	14,059	
	1883	1,632	468,743	13,777	
	1884	1,904	484,471	19,646	
		23,497	7,409,976	207,404	
Charlottetown, I.P.E	1874	173	51,478	2,116	L'Ile du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873.
	1875	196	57,609	2,176	
	1876	184	68,521	2,305	
	1877	350	79,893	3,391	
	1878	288	65,716	2,932	
	1879	429	79,330	3,832	
	1880	255	64,281	2,598	
	1881	288	64,322	2,635	
	1882	196	50,038	2,018	
	1883	125	41,282	1,660	
	1884	184	50,544	2,145	
		2,667	673,024	27,808	

Tableau indiquant le nombre des bâtiments—avec leur tonnage collectif et le chiffre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, etc.

Port.		Année.	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage	Observations.
Québec,	Qué	1868	910	628,866	18,520	Québec est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1867.
		1869	952	640,087	19,205	
		1870	1,091	756,078	21,931	
		1871	844	623,474	18,741	
		1872	1,002	783,316	21,730	
		1873	917	734,937	20,827	
		1874	971	789,433	22,658	
		1875	854	639,235	19,818	
		1876	949	744,252	20,107	
		1877	983	855,101	21,489	
		1878	910	802,930	19,499	
		1879	642	602,490	15,610	
		1880	657	665,688	17,221	
		1881	783	802,186	19,888	
		1882	642	676,327	17,675	
		1883	682	737,059	18,687	
		1884	693	767,395	19,351	
			13,492	12,258,404	337,907	
Montréal	do	1868	253	160,553	7,339	
		1869	261	168.824	7,921	
		1870	340	228,121	9,366	
		1871	346	247,313	10,300	
		1872	435	311,567	11,724	
		1873	422	307,453	11,867	
		1874	384	306,782	11,623	
		1875	354	297,363	10,972	
		1876	337	285,609	9,881	
		1877	303	279,197	1,208	
		1878	325	309,261	9,679	
		1879	300	349,712	10,763	
		1880	374	427,057	13,269	
		1881	400	484,028	13,754	
		1882	347	373,412	11,934	
		1883	318	405,496	12,541	
		1884	360	493,799	14,434	
			5,541	5,435,547	178,575	
Victoria,	C.-B	1872	292	131,696	4,487	La Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération le 20 juillet 1871.
		1873	408	169,414	5,829	
		1874	401	156,197	5,744	
		1875	453	193,481	7,090	
		1876	524	302,199	11,706	
		1877	523	312,155	11,569	
		1878	488	358,924	11,443	
		1879	514	377,705	10,891	
		1880	471	356,649	10,132	
		1881	467	338,996	9,297	
		1882	488	398,034	11,792	
		1883	702	501,963	15,934	
		1884	823	511,203	24,113	
			6,554	4,099,616	140,027	

ANNEXE No 20.

ÉTAT

INDIQUANT LE

Nombre et le Tonnage des Batiments construits

AUX PRINCIPAUX

CHANTIERS DE CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

Depuis 1868 jusqu'à 1884 (inclusivement.)

N° de renvoi 63226.

ANNEXE No 20.

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers de navires au Canada, depuis 1868 jusqu'à 1884.

(Compilé d'après les Tableaux du commerce et de la navigation.)

Année	Nouvelle-Ecosse.																Nouveau-Brunswick.											
	Halifax.				Pictou.				Windsor.				Yarmouth.				Saint-Jean.				Chatham.				Dorchester.			
	Vap.		Voilier.		Vap.		Voilier.		Vap.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vap.		Voilier.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1868	...	.....	.....	.....	...	.....	6	1,734	..	.....	3	2,510	.....	.....	4	1,638	.....	.....	42	12,407	.....	.....	15	4,690	...	.....	2	1,122
1869	...	.....	4	723	...	.....	3	861	1	66	15	5,047	.....	.....	2	712	3	222	65	22,880	1	25	6	4,536	...	.....	2	1,371
1870	1	4	16	805	...	.....	6	2,224	...	.....	17	6,566	1	35	20	9,248	2	879	64	26,620	...	.....	13	4,341	...	.....	3	1,701
1871	1	11	32	11,344	...	.....	12	4,207	...	.....	16	6,641	.....	.....	21	11,672	4	157	80	27,311	2	72	4	338	...	.....	3	1,881
1872	...	.....	55	13,157	...	.....	3	1,706	...	.....	15	5,899	.....	.....	18	11,998	5	421	69	29,493	.....	.....	4	176	..	.....	7	4,036
1873	...	.....	41	15,196	...	.....	11	4,832	...	.....	15	7,408	.....	.....	17	13,903	6	687	58	32,494	.....	.....	22	1,865	...	.....	5	2,655
1874	1	9	45	18,366	...	.....	10	4,780	...	.....	23	11,447	.....	.....	27	21,066	2	37	64	35,862	.....	.....	3	301	...	.....	6	3,862
1875	...	.....	28	9,163	1	11	10	5,362	...	.....	24	15,777	.....	.....	24	19,864	4	183	61	38,820	1	29	2	35	..	.....	7	5,180
1876	1	21	35	6,607	1	25	14	6,793	...	.....	22	12,146	.....	.....	27	18,605	1	100	38	24,296	.....	.....	13	3,175	...	.....	6	4,568
1877	2	8	28	3,449	3	18	10	4,612	...	.....	18	13,654	.....	.....	35	10,750	1	201	41	22,731	.....	.....	11	3,158	...	.....	4	3,759
1878	2	10	39	5,936	...	.....	6	2,209	...	.....	12	9,421	1	6	15	8,497	1	68	26	20,463	.....	.....	11	3,265	...	.....	4	1,906
1879	...	.....	16	3,144	...	.....	3	1,564	...	.....	13	12,857	.....	.....	24	19,001	3	243	34	20,706	3	23	14	3,280	...	.....	3	2,692
1880	2	22	16	2,164	1	2	5	910	...	.....	12	9,916	1	6	12	7,482	2	256	30	12,470	1	9	5	88	..	.....	1	1,156
1881	3	63	18	1,421	...	.....	8	3,427	1	26	12	9,906	.....	.....	11	10,856	2	298	45	14,861	2	104	4	2,509	...	.....	1	1,240
1882	3	44	15	3,862	...	.....	4	2,988	1	148	16	9,520	1	12	10	4,562	1	32	37	11,835	1	11	1	29	...	.....	3	1,791
1883	...	.....	34	4,175	...	.....	1	1,237	1	54	9	5,985	3	40	28	10,033	2	21	54	15,606	2	61	2	864	...	.....	4	994
1884	...	.....	25	1,863	...	.....	4	3,118	1	28	12	7,027	3	54	22	4,252	1	45	52	18,944	1	48	5	62	...	.....	2	302
	16	192	447	102,375	6	56	116	52,564	5	322	254	151,727	10	153	317	184,139	40	3,855	860	387,799	14	382	134	32,716	...	.....	63	40,216

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits dans les principaux chantiers de navires au Canada, depuis 1868 jusqu'à 1884—*Fin.*

Année	Ile du Prince-Edouard.				Québec.								Ontario.											
	Charlottetown.				Québec.				Montréal.				Sainte-Catherine.				Toronto.				Kingston.			
	Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1868	.....	.....	.....	.....	2	344	56	23,619	2	327	8	701	....	.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....
1869	...	.....	.....	.....	3	262	61	28,767	5	443	18	2,028	.....	.....	.....	.....	1	53	1	50	3	535	14	1,604
1870	.....	.....	.....	.....	2	164	39	17,932	3	77	11	1,210	1	11	5	1,093	2	33	1	32	3	210	3	536
1871	.....	.....	.....	.....	6	352	51	17,965	7	374	13	1,643	4	612	3	1,082	2	109	2	1,016	3	270	11	1,501
1872	.....	....	.....	.....	5	873	50	11,109	1	43	9	1,539	5	1,787	4	1,426	1	418	7	1,052	3	625	1	37
1873	...	.....	.....	.....	4	83	54	18,584	3	332	5	1,197	9	1,873	8	3,006	.....	.....	....	.....	3	624	5	537
1874	.....	.	65	14,959	5	210	47	20,855	4	333	.....	.....	3	818	8	2,944	.....	.....	....	.....	9	746	11	1,802
1875	1	149	90	25,892	8	1,426	57	19,280	4	814	6	1,458	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	621	4	751
1876	2	212	88	20,982	7	734	45	21,104	8	1,392	41	4,363	4	356	5	1,069	.....	...	4	375	1	58	8	1,305
1877	.....	.....	67	15 373	7	395	41	19,326	10	660	39	3,268	4	327	1	87	2	474	4	201	3	102	3	1,240
1878	.....	.....	57	16,486	4	124	28	12,849	5	493	5	569	....	.....	1	361	3	125	5	113	3	26	3	769
1879	2	49	26	7,395	8	568	21	7,560	4	318	3	332	.....	.....	2	386	.....	.....	.....	.....	1	39	4	305
1880	.....	.....	19	5,591	7	506	16	4,508	3	34	10	1,193	1	18	.....	.....	8	109	2	106	2	35	3	152
1881	.....	.....	18	2,863	6	271	22	5,489	3	121	12	2,023	1	12	1	267	6	91	2	33	1	160	3	1,001
1882	.....	.....	14	3,776	4	417	18	3,206	3	326	18	2,992	2	246	.....	.....	3	255	5	483	1	10	5	1,105
1883	.....	.....	13	3,736	3	221	18	3,855	3	54	7	1,051	3	118	.....	.....	6	637	2	64	1	105	3	161
1884	1	189	21	5,563	6	688	16	2,465	3	607	2	241	4	831	2	176	5	98	1	25	3	811	2	121
	6	599	478	122,610	87	7,643	660	238,503	71	6,811	210	25,804	41	6,998	40	11,897	39	2,404	36	3,550	49	4,977	83	12,927

N.B.—Pour le nombre et le tonnage des bâtiments de mer construits à Québec depuis 1787 jusqu'à 1867, *voir* annexe n° 52 du rapport des commissaires des Travaux publics, publié en 1867.—G. F. B.

ANNEXE No 21

NOMBRE DE BATIMENTS DE MER ET DE CABOTIERS NAUFRAGÉS

SUR LA

COTE DE LA MER

DANS LE

GOLFE et le FLEUVE SAINT-LAURENT, ainsi que sur les LACS,

AU

CANADA,

De 1868 à 1884 (inclusivement).

COMPILÉ D'APRÈS LES RAPPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

ANNEXE No 21.

1ère PARTIE.—BATIMENTS DE MER ET CABOTIERS.

N° de renvoi, 63, 130.

(*a*) TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1884.

(*Compilé d'après les rapports annuels du ministre de la marine et des pêcheries.*)

Année.	Endroit où l'accident ou le naufrage est arrivé, et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.									Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés, et nombre de chaque sorte.						Nature de l'accident et nombre de bâtiments.					
	Terreneuve.	Ile d'Anticosti.	Iles de la Madeleine.	Côte de l'Ile du Prince-Edouard.	Côte du Nouveau-Brunswick.	Côte de la Nouvelle-Ecosse.	Golfe Saint-Laurent.	Fleuve St-Laurent. De Québec au golfe.	Fleuve St-Laurent. De Québec à Mo'tréal.	Steamers.	Navires.	Barques.	Bricks.	Brigantins.	Goëlettes.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordage.	Abandonnés.	Autres causes.
Du 1er juin 1868 au 31 déc. 1869	4	4	.....	.....	9	(*b*) 25	7	36	1	3	9	33	13	7	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Du 1er janv. au 3 déc. 1870	4	5	2	1	9	51	4	30	8	8	15	23	8	13	47	83	6	.....	15	1	9
1871	6	1	1	1	11	55	11	37	2	5	20	25	7	22	46	95	5	6	13	1	5
1872	2	8	4	1	19	40	16	31	1	6	13	43	4	10	46	90	11	1	8	2	10
1873	5	3	37	8	28	116	11	26	3	18	15	39	12	21	132	192	10	3	11	1	20
1874	5	7	6	3	23	71	6	62	2	30	21	40	4	18	72	114	5	4	28	1	33
1875	8	6	8	7	33	87	14	30	3	19	15	35	4	27	96	146	5	5	26	1	13
1876	11	4	9	21	33	109	16	38	10	24	14	49	6	33	125	152	9	3	47	3	37
1877	8	8	7	9	29	104	4	58	12	28	13	49	2	25	122	145	8	8	57	.....	21
1878	8	7	4	7	33	76	14	31	10	20	8	43	3	18	98	123	5	5	30	.....	17
1879	11	2	5	17	25	118	10	32	13	23	13	28	3	23	143	169	4	5	34	1	20
1880	7	11	3	11	16	88	24	29	17	27	13	49	8	16	93	113	7	5	39	5	37
1881	4	1	5	8	22	58	12	13	5	23	3	30	.....	11	61	76	4	6	54	.....	18
1882	9	2	2	8	33	92	13	19	10	29	5	28	3	21	103	125	3	4	28	1	27
1883	6	8	6	9	21	127	11	22	10	33	13	37	.....	25	112	138	10	8	18	3	43
1884	4	4	4	5	19	62	8	4	1	17	1	20	3	14	56	81	2	5	11	4	8
Grands totaux	102	81	103	116	363	1,279	181	498	108	313	190	571	80	304	1,373	1,852	94	68	389	24	318

NOTES (*a*)—Pour tableau des naufrages en 1867, *voir* annexe n° 53 du rapport des travaux publics pour 1867, pp. 426 à 428, preparé par G. F. Baillairgé, D.M.T.P.
(*b*)—Les bâtiments indiqués comme ayant fait naufrage sur la côte de la Nouvelle-Écosse sont principalement des goëlettes de pêche et de cabotage.

1ère PARTIE.—BATIMENTS DE MER ET CABOTIERS—*Suite.*

TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1883.

Année.	Perte approximative.				Nombre total des naufrages et accidents.	Observations.
	Totale.		Partielle.			
	No. de bâtiments	Montant.	No. de bâtiments	Montant.		
		$		$		
1er juillet 1868 au 31 déc. 1869....	.....	.....	.....	.....	86	Nature des accidents non constatée ; montant des pertes non consigné.
1er jan. au 31 déc. déc. 1870.....	53	266,946	61	49,720	114	
1871.....	58	575,544	67	84,614	125	
1872.....	58	847,000	64	314,595	122	
1873.....	94	2,002,210	143	278,692	237	Le 1er d'avril, le b. à vap. *Atlantic* s'est échoué à Marr's-Head, N.-E. ; 515 p. de vie ; p., $550,000. Le 5 juillet, le bateau à vapeur *City of Washington* s'est échoué à Gull Rock Bar, N.-E. ; pas de perte de vie ; perte, $450,000. Le 6 sep., le b. à v. *Medway* s'est échoué sur la côte de Terreneuve ; 7 p. de vie ; perte, $200,000. Le 24 août, le b. à vap. *Saltwell* a sombré au large de Scatterie, N.-E. ; 6 p. de vie ; p., $150,000. En novembre, le bateau à vapeur *Pictou* ; on en a jamais eu de nouvelles ; tout le monde à bord a péri ; perte, $45,000.
1874.....	65	669,375	120	270,648	185	
1875.....	75	1,040,794	121	307,154	196	
1876.....	87	497,490	164	197,562	251	
1877.....	61	527,950	178	232,073	239	
1878.....	72	850,250	118	97,918	190	Une partie de la perte partielle n'a pu être constatée. Le 22 juillet, le bateau à vapeur *Lake Megantic* s'est échoué sur l'île d'Anticosti ; pas de perte de vie ; $200,000.
1879.....	73	675,600	160	169,803	233	
1880.....	71	1,192,100	135	151,288	206	
1881.....	46	608,810	82	364,155	128	Le 8 octobre, le bateau à vapeur *Corean* s'est échoué sur la pointe Saint-Michel, fleuve Saint-Laurent ; pas de perte de vie ; perte partielle, $200,000.
1882.....	69	917,555	119	215,051	188	
1883.....	91	792,900	133	199,189	224	Le 3 septembre, la barque *Brittania* a fait naufrage sur l'île de Sable ; 14 pertes de vie.
1884.....	58	1,202,710	53	175,031	111	Le 3 avril, le bateau à vapeur *Daniel Steinman* a fait naufrage près du phare de Sambro ; 123 pertes de vie ; perte, 230,000.
Grand totaux	1,031	11,867,234	1,718	3,107,493	2,835	

2e PARTIE—BATIMENTS NAVIGUANT

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des bâtiments

Année.	Endroit où le naufrage ou l'accident est arrivée et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.						Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés et nombre de chaque sorte.				Nature de l'accident. et nombre de bâtiments.				
	Lacs.				Canal Welland.	Du lac Ontario à Montréal.	Vapeurs.	Propulseurs.	Goëlettes, etc.	Barges.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Autres causes.	Abordage.
	Ontario.	Erié.	Huron.	Supérieur.											
Du 1er juill. 1868 au 31 déc. 1869	2	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er jan. au 31 déc. 1870	26	21	11	.....	.....	5	5	7	48	3	.....	.....	.....	.....	.....
1871	16	6	16	.....	.....	3	6	5	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1872	24	12	8	2	3	6	10	7	32	6	39	6	2	4	4
1873	9	2	3	2	.....	2	8	.....	8	2	9	2	4	.....	3
1874	10	9	4	.....	1	3	7	.....	19	1	15	5	4	.....	3
1875	9	5	5	1	.....	1	12	.....	9	.....	12	1	4	4	.....
1876	2	4	2	.....	.....	1	3	1	5	.....	6	1	1	1	.....
1877	4	12	3	1	.....	2	4	1	14	3	17	2	1	1	1
1878	8	7	10	.....	.....	1	16	.....	10	.....	11	5	7	1	2
1879	6	4	8	.....	1	4	10	.....	10	3	11	3	3	5	1
1880	22	9	9	1	.....	14	18	.....	27	10	28	9	6	4	8
1881	12	2	4	1	2	11	14	.....	14	4	10	8	5	4	5
1882	10	11	8	.....	.....	6	9	.....	23	3	13	6	6	5	.....
1883	6	.....	8	2	1	17	23	.....	12	9	22	9	6	3	4
1884	2	3	.....	4	1	5	9	.....	4	2	6	3	2	3	1
Grands totaux	168	123	99	14	9	81	154	21	265	46	204	60	51	35	32

SUR LES EAUX INTÉRIEURES.

naviguant sur les eaux intérieures du Canada, depuis 1868 jusqu'à 1884.

Perte approximative.				Nombre total de naufrages ou d'accidents.	Observations..
Totale.		Partielle.			
Nombre de bâtiments	Montant.	Nombre de bâtiments	Montant.		
	$ cts.		$ cts.		
.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	63	
.....	.....	.....	.....	41	
11	150,700	44	70,433	55	Le 28 septembre le steamer *Rapid* a chaviré près de la Pointe-Pelée, lac Erié; 7 pertes de vie; perte, $8,000. Le 24 novembre, le propulseur *Mary Ward* a sombré à la hauteur du phare Nottawasaga, lac Huron; 8 pertes de vie; $43,000.
6	108,000	12	23,450	18	Le 5 novembre, le steamer *Bavarian* a brûlé au large du phare de Whitby, lac Ontario; 20 pertes de vie; $50,000.
6	109,300	21	52,175	27	
10	96,000	11	27,550	21	
4	40,000	5	11,000	9	Le 17 mai, la goëlette *T. C. Street* a chaviré sur le lac Erié; 6 pertes de vie; $4,000. Le 26 octobre, la goëlette *Maggie Hunter*, sur le lac Ontario; 7 pertes de vie; $10,000.
9	92,000	13	12,400	22	Le 8 octobre, la barge *American* s'est échouée sur le rivage de la Pointe-Pelée, lac Erié; 6 pertes de vie; $7,000.
13	97,600	13	25,425	26	Le 16 juin, la goëlette *James Scott* a chaviré en aval du phare de Port-Burwell, lac Erié; 5 pertes de vie; $10,000.
5	20,900	18	27,445	23	
18	133,600	37	29,500	55	Le 16 avril, la goëlette *Northman* a sombré au large du Port-Crédit, lac Ontario; 8 pertes de vie; $18,000. Le 7 novembre, le steamer *Zealand* a sombré près de la Longue-Pointe, lac Ontario; 17 pertes de vie; $27,000. Le 24 novembre, le steamer *Simcoe* a sombré au large des îles Manitoulines, lac Huron; 12 pertes de vie; $24,000.
11	110,800	21	38,775	32	Le 24 mai, le steamer *Victoria* a chaviré sur la rivière Thames, à 1½ mille de London; 182 pertes de vie. Le 19 juillet, le steamer *City of Winnipeg* a brûlé à Duluth; 4 pertes de vie; $60,000. Le 14 novembre, la goëlette *E. P. Dorr* a sombré au large de la Longue-Pointe; 7 pertes de vie; $9,000.
22	226,450	13	32,968	35	
17	219,200	27	105,389	44	
6	63,972	9	28,125	15	
138	1,468,522	244	484,635	486	

ANNEXE No 22

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

PAR

F. N. GISBORNE, contrôleur.

ANNEXE No 22.

RAPPORT SUR LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

N° de renvoi, 49,328.

OTTAWA, 1er septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur le service télégraphique pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Annexés au présent rapport se trouveront des tableaux qui indiquent le nombre et le nom des bureaux ouverts, les distances qui les séparent, les opérateurs qui ont été nommés, leurs appointements, etc., dans les différentes sections.

TERRENEUVE.

La ligne qui relie Port-aux-Basques au Cap-Bay a été entretenue et exploitée d'une manière satisfaisante sous le contrôle immédiat de la Compagnie du câble Anglo-américaine.

COTE DE L'ATLANTIQUE.

Une ligne aérienne de 43 milles a été mise en exploitation dans le cours de l'automne 1884, entre Chatham et le phare de la Pointe Escuminac, Nouveau-Brunswick.

La ligne a été construite par M. W. Wyse, de Chatham, N.-B., qui a commencé ses travaux le 4 août et les a terminés le 15 novembre. Il a été fait un arrangement avec la compagnie *Great North Western* pour l'exploitation de cette ligne. Depuis son établissement, la ligne a rapporté $69.12, et les frais d'entretien ont été d'environ $150.00.

L'entretien des autres lignes de la côte s'est fait comme par le passé sous la direction de la compagnie de télégraphe *Western Union*.

Les chiffres suivants sont ceux des recettes et des dépenses des lignes dont les recettes vont au gouvernement.

De Barrington à Cap-Sable, recette, $71.57; dépense, $293.75.

	1883–84	1884–85.
De Meat-Cove à Sydney-Nord :—		
Recettes	$724 00	786 30
Dépenses	1,597 26	2,464 70

GOLFE SAINT-LAURENT.

Les réparations provisoires faites aux lignes aériennes des îles de la Madeleine dans le cours de l'été 1884 ont entretenu ces lignes en état de service durant l'automne et l'hiver, et le remplacement des bouts de ligne aérienne par des câbles pour traverser les coulées dans les barres de sable, entre les îles, a été remis jusqu'à la présente saison.

Il a été fait des arrangements pour le renouvellement complet des lignes, y compris la pose de deux nœuds de câble dans les coulées, et ces lignes seront remises en excellente condition avant la clôture de la navigation. Le câble entre le Rocher-aux-Oiseaux et Meat-Cove n'a pas faibli dans le cours de l'année.

Les lignes de l'île d'Anticosti ont été entretenues et la communication avec Gaspé a été interrompue.

Les recettes et dépenses de 1884-85, comparées à celles de 1883-84, sont comme suit :

	1883–84	1884–85
Ile d'Anticosti :		
Recettes	$ 813 42	300 59
Dépenses	1,548 27	1,696 30
Iles de la Madeleine (y compris la ligne de Meat-Cove) :		
Recettes	1,272 33	1,363 30
Dépenses	3,325 84	4,368 69

BAIE DE FUNDY.

Le fonctionnement des lignes aériennes et des câbles, y compris les lignes de communication entre Easport, Me, et les îles de Campo-Bello et de Grand-Manan, n'a pas été interrompu dans le cours de l'année.

	1883–84	1884–85
Recettes	$ 804 86	804 90
Dépenses	1,194 65	1,068 45

COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

Pendant les grands vents qui ont sévi dans le cours de la première partie de novembre 1884, une section (14 milles de longueur) de la ligne aérienne sur la péninsule de Manicouagan, à l'ouest de la Pointe-Paradis, a été totalement balayée ; et comme la saison était alors trop avancée pour permettre le renouvellement de cette partie de la ligne, il a été ouvert un bureau provisoire à la Pointe-aux-Outardes, et un service de courrier a été établi entre ce bureau et celui de la Pointe-Paradis, et c'est ainsi que le service des communications a été fait pendant l'hiver. On est à faire aujourd'ui des arrangements pour la reconstruction de la ligne, et dans quelques semaines la communication directe sera rétablie.

La ligne qui était construite jusqu'à Pentecôte le 31 décembre 1883, a été poussée plus loin dans l'été de 1884, par MM. A. Gagnon et Frères, de Québec qui reprirent les travaux de leur entreprise dans le cours du mois d'août et portèrent la ligne jusqu'à 125 milles à l'est de Pentecôte, au delà de la rivière Moisie ; le 16 novembre les travaux furent de nouveau suspendus. Il a été ouvert des bureaux aux Sept-Iles, le 24 décembre 1884, et à la rivière Moisie le 4 février 1885.

Le 31 mars 1885, l'arrangement en vertu duquel les lignes de Chicoutimi à la Malbaie, et de la baie Saint-Paul à Betsiamits, avaient été exploitées par la compagnie de télégraphe *Great North Western*, a été annulée, et le 1er avril, ces lignes ont été transférées au département, qui les a depuis lors exploitées directement.

Les recettes des lignes à l'ouest de Betsiamits, ont été de $391.53 pendant le trimestre expiré le 30 juin, et les frais pour le personnel et les réparations de la ligne, de $570.48.

Pour l'exercice 1884-85, les recettes de la ligne à l'est de Betsiamits ont été de $204.00 et les frais du personnel et de l'entretien, d'environ $2,000.00.

LIGNE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

En août 1884, l'établissement d'un télégraphe entre Québec et la station de quarantaine de la Grosse-Ile, a été entrepris. Un fil a été tendu sur les poteaux de la Compagnie de télégraphe *Great North Western* de Québec à l'Ange-Gardien, sur une distance de 13 milles, et des câbles ont été posés de l'Ange-Gardien à Saint-Pierre, Ile-d'Orléans ($\frac{3}{4}$ mille), et de Saint-François, Ile-d'Orléans, à la Grosse-Ile ($5\frac{1}{4}$ milles). L'entreprise de la construction des sections aériennes ($32\frac{1}{2}$ milles en tout) sur l'île d'Orléans et la Grosse-Ile, a été donnée à M. P. Langlois, de Saint-Jean, Québec, qui a commencé les travaux le 8 septembre. La section de l'Ile-d'Orléans, qui est de 28

milles, a été terminée le 18 novembre, mais la section de la Grosse-Ile, qui était plus courte, n'était qu'en partie faite quand l'hiver est venu, et l'achèvement en a été remis jusqu'après l'ouverture de la navigation.

Dans le cours de l'hiver le câble qui avait été placé entre Saint-François et la Grosse-Ile a été sérieusement brisé par la glace, qui en a emporté un bout de 1½ mille. Conséquemment la communication électrique avec la station de la quarantaine a été considérablement retardée, et ce n'a été que le 8 juillet 1885 qu'un nouveau bout de câble ayant été mis en place, les communications ont été établies.

Les recettes de la ligne de l'île d'Orléans, où cinq bureaux ont été ouverts, ont été de $58.96 et les frais d'environ $100.00, du mois de décembre au mois de juin inclusivement.

PROVINCES DU NORD-OUEST.

L'importance des communications télégraphiques avec les provinces du Nord-Ouest a été démontrée dans le cours de la récente rébellion ; mais les fréquentes interruptions causées par la malice des gens, l'état de décomposition des poteaux de tremble, et la qualité inférieure des fils et des autres matériaux employés dans la construction de la ligne primitive sur le tracé abandonné du chemin de fer du Pacifique, ont beaucoup ajouté aux frais d'entretien. Le résultat net a été une dépense de $22,045.57, et une recette de $7,500.00 pour les lignes de Qu'Appelle à Edmonton.

Dans le cours des mois de mai et de juin 1885, deux lignes de premier ordre ont été construites pour fins militaires, sous ma surveillance personnelle ; l'une à partir de la station de Dunmore sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Fort-Macleod, passant par les mines de houille de Lethbridge, distance de 136 milles, avec une rapidité moyenne de 7 milles par jour ; et l'autre depuis la station de la Mâchoire-d'Orignal jusqu'au poste de la Montagne-de-Bois, distance de 90½ milles. Ces lignes ont été construites pour une moyenne de près de $200 par mille. Le fil employé est le n° 6, qui offre une résistance électrique de moins de 8 ohms par mille, avec une résistance de rupture de 1,850—1,900 livres. Les isoloirs sont en porcelaine, et la qualité de ces lignes est telle qu'il n'a fallu, pour les faire fonctionner, que le quart de la force de batterie ordinairement employée. Au lieu des poteaux de tremble, employés jusqu'à présent, on s'est servi pour la ligne de Macleod de pins des Montagnes Rocheuses, et de cèdre du Kéwatin pour la ligne de la Montagne-de-Bois. Ces bois qui dureront, le pin 8 ou 10 ans, et le cèdre de 20 à 25, ne peuvent cependant pas s'obtenir sur la Saskatchewan ou dans les environs, entre Battleford et Edmonton, et comme les poteaux de tremble, c'est-à-dire les seuls qu'on puisse trouver en cet endroit, pourrissent en deux ans, ou trois ans au plus, il sera probablement employé des légers substituts en fer galvanisé dont j'ai moi-même imaginé le modèle. Un millier de ces poteaux de fer ont été expédiés d'Angleterre et sont en ce moment en route pour Battleford pour être essayés sur la nouvelle ligne qui sera construite jusqu'à Fort-Pitt dans le cours du présent exercice. Je m'attends que ces poteaux dureront de 30 à 40 ans ; mais n'eussent-ils que la durée des poteaux de cèdre, l'économie qu'ils permettront de faire sur le prix de transport par terre, vu leur légèreté et le peu d'espace qu'ils occupent, les recommande pour les lignes de prairies, d'autant plus qu'ils seront complètement à l'abri des dangers des incendies de prairies, de la foudre, et de la destruction par la main des chercheurs de bois de chauffage, dans les endroits où le bois est rare.

Une ligne de 9 milles de longueur a été construite entre Edmonton et Saint-Albert, pour laquelle le gouvernement a fourni (à l'exception des poteaux qui ont été fournis par les habitants de Saint-Albert) tous les matériaux, qui ont coûté en tout la somme de $675.00.

On est en ce moment à construire une ligne de 14 milles entre le Passage de-Clarke et Saskatoon. Le gouvernement fournit le fil métallique, les isoloirs, les tasseaux, les batteries et les instruments jusqu'à concurrence de la somme de $750.00 fixée par un crédit particulier à cette fin. Les habitants de Saskatoon ont fourni les poteaux et se sont engagés à construire la ligne au moyen d'une souscription locale.

Ces deux lignes courtes seront exploitées au moyen de téléphones, pour éviter les frais d'opérateurs. La ligne de Saint-Albert fonctionne déjà ainsi d'une manière satisfaisante depuis quelques semaines.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Dans le cours d'octobre 1884, il a été posé avec succès, sous ma direction personnelle, un câble entre Clover-Bay dans le Vancouver, et Dungeness, territoire de Washington. De là ce câble communique avec les fils de la compagnie de télégraphe de Puget-Sound à Seattle, et avec la ligne du gouvernement des Etats-Unis jusqu'à Cape Flattery. En même temps il avait été commandé de puissants appareils d'attérissage pour cette ligne, mais avant leur arrivée, pendant une grosse tempête survenue le 11 décembre, le câble se détacha près de la grève à Dungeness. Pour une raison ou pour une autre ces atterrissages n'arrivèrent pas à la Colombie-Britannique avant la fin de l'exercice 1884-85.

Grâce à une heureuse occasion ce câble a pu être acheté en Angleterre à un prix exceptionnellement bas, et le coût de l'entreprise est conséquemment resté de plusieurs milliers de piastres au-dessous de la prévision primitive et du chiffre du crédit. Lorsque les réparations qui nécessitent les appareils d'atterrissage dont j'ai parlé plus haut auront été faites, la nouvelle route que prendront les dépêches entre Victoria, Portland et San-Francisco, rendra beaucoup plus sûre les communications avec ces importants centres d'affaires.

La ligne aérienne entre New-Westminster et Granville a été entièrement reconstruite le long de la nouvelle route charretière, le vieux chemin ayant été abandonné. D'autres parties de la ligne principale ont été réparées en attendant le transfert des sections de New-Westminster à Ashcroft et de Cache-Creek à Kamloops à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Dans le cours de l'exercice 1884-85, 76,797 dépêches payées ont été transmises sur les lignes de l'Etat, et ont rapporté $35,655.05, tandis que les frais des lignes pour la même période n'ont été que de $34,356.12, ce qui vérifie littéralement ma première attente énoncée dès 1879-80, quand le gouvernement fit l'acquisition des lignes de la compagnie de télégraphe Western Union. Les chiffres qui suivent font voir comment a diminué la différence entre les recettes et les frais ordinaires d'entretien et d'exploitation pendant ces sept exercices.

1878-79—Excédant des frais			$34,650
1879-80	do	do	27,500
1880-81	do	do	17,813
1881-82	do	do	7,792
1882-83	do	do	3,972
1883-84	do	do	*5 407
1884-85—Excédant des recettes			1,299

* L'augmentation des frais en 1883-84 est due pour la plus grande partie, à la destruction de certaines lignes dans des incendies de forêts. *Voir* mon rapport de cet exercice.

RÉCAPITULATION.

(Non comprises les lignes du Territoire du Nord-Ouest.)

—	Dépenses.	Recettes.	Différence.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—			
Ile d'Anticosti	1,696 30	300 59	1,395 71
Iles de la Madeleine (y compris la ligne de Meat-Cove)	4,368 69	1,363 30	3,005 39
Cap-de-Sable, Barrington	293 75	71 57	222 18
Chatham, Escuminac	150 00	89 12	89 88
Grosse-Ile, quarantaine	100 00	58 96	41 04
Baie-de-Fundy	1,068 45	804 90	263 55
Rive-Nord, Saint-Laurent	2,570 48	595 53	1,974 95
Subvention, papeterie, matériel pour réparations et dépenses contingentes, imputable au crédit spécial pour le service du golfe	4,328 87	.....	4,328 87
			11,312 57
Réseau de la Colombie-Britannique	34,356 12	35,655 05	Surp. 1,298 93
Total	48,932 66	38,919 02	10,013 64
Les chiffres de 1883-84 étaient	49,435 72	30,428 62	19,007 10

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,

Contrôleur du service des télégraphes du gouvernement.

M. A. GOBEIL, secrétaire,

Département des Travaux publics.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Port-aux-Basques	0	.....	50 00 ou commis	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare du Cap-Ray	14	.....	50 00 do ...	.....	
	Totaux	14		100 00		

Coût de la ligne aérienne, $1,763.36 ; intérêt à 5 pour 100..... $ 90 00

Frais d'entretien et réparations annuels 160 00

Total..... $ 250 00 à porter au budget de 1885-86.

N.B.—Cette ligne est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde à Port-aux-Basques avec la ligne aérienne et le câble de la Compagnie de télégraphe Anglo américaine.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts		
1	Baie-du-Renard	0	Mlle E. Nickerson	50 00 ou commis.	11 août 1881	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 do ...	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	W. Carter	50 00 do ...	27 do 1881	
4	Crique-de-la-Chaloupe	17½	B Bradley	50 00 do ...	7 do 1881	
5	Lac-au-Sel	52½	F. Denault	360 00 ...	19 octobre 1881	Réparateur général. Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
			Mlle G. Denault	50 00 do ...	1er sept. 1882	
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope	200 00 ...	18 octobre 1880	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882. Elle recevait auparavant $50 par année
			E. Pope	100 00 ...	1er août 1882	Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
7	Rivière-Jupiter	7		50 00 do ...		
8	Rivière-à-la-Loutre	17½		50 00 do ...		
9	Rivière-au-Bec-Scie	22	Mlle A. Ascah	50 00 do ...	8 octobre 1881	Plus $1 par jour pour son père lorsqu'il est absent à faire des réparations.
10	Cap-à-l'Aigle (Baie-Ellis)	10		50 00 do ...		
11	Phare de la Pointe-Ouest	14	A. Malouin	50 00 do ...	1er août 1881	
12	Baie-des-Anglais	3	F. Cabot	50 00 do ...	1er juill. 1882	N.B.—M. J. A. Lebourdais a été contrôleur de district du 17 août 1880 au 31 juillet 1882, à $450 par année.
	Totaux	214		1210 00		

Coût des lignes aériennes complètes, à (disons) $165 par mille ..... $ 35,300 00

Cable.

Du phare de la Pointe S.-O. à L'Anse à Fougère, Gaspé, $44\frac{27}{100}$ milles marins à $1,100 posé 48,700 00

Total ..... $ 84,000 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

GASPÉ.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	L'Anse-à Fougère	.....	.....	50 00 ou commis.	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Bassin-de-Gaspé	28	J. J. Annett	150 00	16 oct. 1881	En sus de ses appointements comme opérateur de la Compagnie du Télégraphe G.N.-O.
		28		200 00		

Coût des lignes aériennes $1,925 00

COUT TOTAL DU RÉSEAU DE TÉLÉGRAPHE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Lignes aériennes, 242 milles	$37,225 00
Câble, $44\frac{22}{100}$ milles marins	48,700 00
Total	$85,925 00

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN ET DES REVENUS ANNUELS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations	$3,500 00	
Câbles—Réparations	500 00	
Total	$ 4,000 00	A porter au budget de 1885-86.
Moins—Revenu probable	500 00	
Balance, déficit	$3,500 00	

N.B.—Il a été construit pour le service des signaux une ligne aérienne de 206 milles de longueur entre Grand-Métis et le Bassin de Gaspé pour une prime de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Cie de Télégraphe *Great North Western*, sans autres frais pour le gouvernement.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou com'n.	1er oct. 1882.	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 pas année
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00 ou com'n.	11 juin 1881.	
3	Village de l'Etang-du-Nord	15	P. Pelletier	400 00	1er déc. 1881.	Plus $30 par année pour loyer. Réparat. général.
4	Phare de do	1	Mlle O'Brien	50 00 ou com'n.	1er do 1881.	Boucle de 2 milles.
5	Cap-aux-Meules		W. Leslie	50 00 ou com'n.	9 août 1883.	
6	Havre-aux-Maisons	8	P. Joncas	50 00	1er déc. 1881.	Boucle de 1 mille. Petit câble de 750 pds de long.
7	Ile aux Loups	28½	N. Clark	100 00	25 sept. 1881.	
8	Grosse-Ile	11	A. LeBourdais, sous-sur.	500 00	17 août 1880.	Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
9	Rocher-aux-Oiseaux	Cable	T Turbide	50 00 ou com'n.	20 do 1881.	
10	Grande-Entrée	11	Mlle McPhail	50 00	18 fév. 1882.	Memo.—Mlle O'Brien agissait comme opérateur au Havre-aux-Maisons, du 1er janv. 1881 au 30 nov. 1881, et Mlle C. Campbell au bureau d'Amherst, du 1er déc. 1881 au 30 sept. 1882.
	Totaux	83½		1,350 00		

Coût des lignes aériennes, avec les instruments, à $130 par mille $10,855 00

Cables.

Distance de la Grosse-Ile au Rocher-aux-Oiseaux	$18\frac{26}{100}$ milles marins.	Au prix moyen d'environ $1,100 par mille posé, $73\frac{30}{100}$ milles	80,630 00
do de Old Harry à Meat-Cove, C.B.	$54\frac{90}{100}$ do		
do à travers le goulet du Hav.-aux-Maisons.	$\frac{14}{100}$ do		
		Total	$91,485 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Meat-Cove	0	A. B. McDonald	420 00	7 nov. 1880.	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoy. par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 pas année.
2	Baie d'Achepé	10½	R. G. Zwicker	50 00 ou com'n.	1er août 1882.	
3	Havre d'ONeil (mi-chemin)	15		50 00 do		
4	Baie d'Iganiche-Nord	9	J. M. Burke	360 00	1er avril 1882	Réparateur général, N.B—Le bureau d'Iga iche a été tenue par F. Brown du 1er janvier 1881 at 31 mars 1882.
5	Havre d'Iganiche	10½		50 00 do		
6	Indian-Brook	23	D. McLennan	50 00 do	1er avril 1883	
7	Baie Sud de Sainte-Anne	19	Dlle C. Morrison	50 00 do	1er do 1884.	N.B—Cette section est aujourd'hui exploitée et entretenue par la compagnie du télégraphe *Dominion*, mais aux frais du gouvernement. L'arrangement est pour dix ans et expirera le 18 avril 1891, mais il peut être résilié en donnant un an d'avis.
8	Baddeck (boucle)	13	Dlle Dunlop	50 00 do	1er janv. 1882.	
9	Englishtown	6	Dlle Bingham	50 00 do	19 juillet 1882.	
10	Anse de Kelly	2	C. L. Campbell	50 00 do	1er avril 1885	
11	Grand Bras-d'Or	6		50 00 do		
12	Sydney-Nord	12½				N.B.—Bureau de Sainte-Anne, ouvert le 1er janv. 1884, R. S. McDonald, opérateur, jusqu'au 1er avril
	Totals	126½		1,230 00		

Coût des lignes aériennes, complètes, avec instruments, à $110 par mille $13,915 00

Cables.

Traverse du Grand Bras-d'Or, ½ mille marin 550 00

$14,465 00

Total du coût du réseau des îles de la Madeleine.

Les lignes aériennes, 210 milles, ont coûté $24,770 00
Câbles, 73 $\frac{80}{100}$ milles marins, id 81,180 00

$105,950 00

Estimation des frais d'entretien du réseau des Iles de la Madeleine.

Lignes aériennes. Appointements et réparations $4,100 00
Câble. Réparations, disons 1,000 00

$5,100 00 A porter dans le budget, 1885-86.
Total 1,100 00
Moins, revenu probable .....

$4,000 00

Balance, déficit .....

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU CAP-DE-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination	Mémoire
		Milles		$ cts.		
1	Barrington	0	Mlle A. A. Sponagle.....	50 00 ou com'n...	18 déc. 1883	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Newelltown (y compris 1½ mille de câble)	11	Mlle S. J. Newell..	50 00 do ...	22 do 1883	
3	Phare de l'île du Cap-de-Sable (y comp. ¼ de mille de câble)	6¾	I. K. Doane.....	50 00 do ...	18 do 1883	
	Totaux	17¾		150 00		

Coût de la ligne aérienne, 16 milles.....	$2,103 00
Coût des câbles, poser 1¾ mille, (environ)	1,500 00
	$3,603 00

Frais d'entretien et réparations annuels :—

A porter au budget de 1885-86.....	$300 00
Estimation du revenu de do	100 00

SERVICE DU TELÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Lingan	0		50 00 ou com'n...		N B.—La commission est de 25 p. 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de Low-Point	5	S. Peter's	50 00 do ...	1er août 1881..	
	Totaux	5		100 00		

Coût de la ligne aérienne	$635 00
Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit :—	
Lignes aériennes—Appointements et réparations	$150 00 A porter dans le budget de 1885-86.
Moins, revenu probable	5 00
Balance, déficit	$145 00

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU NOUVEAU-BRUNSWICK, DE CHATHAM A ESCOUMINAC.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination	Mémoire.
		Milles.		$ cts.	1885.	
1	Chatham..	0	Cie de télégrap. Grand Nord-Ouest.....	185 00	.....	Montant payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook.....	5½	J. Sinclair....	50 00 ou com'n.	25 avril.	La commission est de 25 pour 100 des recettes, d'après le tarif des lignes du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Baie-du-Vin	15	Melle M. Williston.....	50 00 do ...	1er mars..	
4	Escouminac	9½	Mme A. Lewis....	50 00 do ...	1er septembre.	
5	Phare de la Pte Escuminac..	12	H. W. Phillips, jeune..	50 00 do ...	1er février.....	Le bureau du phare de la Pointe Escouminac a été ouvert et tenu par l'instructeur C. F. Campbell, du 15 novembre 1884 au 1er février 1885.
	Total.....	42		385 00		

Coût total, ligne aérienne, 42 milles équipés (environ $120 par mille en moyenne) $5,000 00
Frais d'entretien, réparations et appointements annuels évalués comme suit..... 800 00
A porter dans le budget de 1885-86.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Flagg's-Cove	3	H. C. Seely (sous-surint.) Mlle C. Daggett	420 00 50 00	18 nov. 1880 1er juin 1882	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Woodward's-Cove	6	E. Cameron	50 00 ou com'n.	1er avril 1885	N.B.—Le bureau de l'anse de Woodward a été tenu par W. A. Fraser, du 26 novembre 1880 au 31 mars 1885.
3	Grand-Harbour	2		50 00 do ...		N.B.—Le bureau de Grand-Harbour a été fermé le 1er novembre 1884. Il avait été tenu par Mlle J. Cronk depuis le 18 janvier 1881.
4	Seal-Cove	4½	O. McLaughlin	50 00 do ...	1er janv. 1883.	Le bureau de Seal-Cove a été tenu par Mlle L. Fry, du 1er novembre 1882 au 31 décembre de la même année.
5	Phare de Southern Head.	5½	Wood McLaughlin D. McKay, réparateur	50 00 do ... 60 00	18 do 1881. 1er mai 1881	
	Totaux	21		730 00		

Coût de la ligne aérienne $2,000 00

CABLE.

Long. du câble, Long-Eddy, Grand-Manan, à Liberty-Cove, Campo Bello, $7\frac{23}{100}$ milles mar.. 8,000 00

Total $10,000 00

SECTION DE CAMPO BELLO.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memoire.
	Liberty Cove Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Welchpool	7½	G. M. Mabee	100 00 ou com'n.	1er déc. 1881.	Ce bureau a été tenu par G. M. Mabee, du 1er février au 30 avril 1881, à $20 par mois, et par G. M. Byron, à $50 par année, du 1er mai au 30 novembre 1881. M. Mabee a encore été payé $20 par mois après le 1er juillet 1883, et jusqu'au mois de septembre 1884.
2	Eastport, Maine, E.-U. A.	½	J. Cushing	100 00	26 do 1881	
	Total	8		200 00		

Coût des lignes aériennes ..... $ 825 00

Cable.

Câble, $1\frac{20}{100}$ mille marin, de Welchpool (Campo Bello) à Eastport, Maine, E.-U.A. 2,100 00

Total $2,925 00

Total du coût du réseau télégraphique du Grand-Manan.

Lignes aériennes, 29 milles, ont coûté $2,825 00
Câbles, $9\frac{18}{100}$ milles marins, do 10,100 00

Total $12,925 00

Estimation des frais annuels d'entretien et des revenus.

Les lignes aériennes—Appointements et réparations $1,600 00
Câble—Réparations, disons 1,000 00

Total ..... $2,600 00 A porter dans le budget de 1885-86.
Moins, revenu probable 1,000 00

Balance, déficit $1,600 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT.—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.				
1	Baie-Saint-Paul	0	F. Boivin	$ 50 ou comm'n*	Antér. au 1er avril 1885. (*Voir* note.)	N.B.—Cette ligne a été achevée jusqu'à Chicoutimi le 1er septembre 1881. Elle a été exploitée et entretenue par la Cie de télégraphe le Grand Nord-Ouest (Cie Tél. Montréal) jusq. 31 mars 1885, date à laquelle le département des Travaux publics en a pris le contrôle. *La commission est de 25 pour 100 des droits chargés sur les lignes du gouvernement, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 do ...	do	
3	La Cruche	37	A. Tradet A. Simard (réparateur)	50 do ... 420	do do	
4	Saint-Alexis	31½	G. Lavoie	50 ou comm'n*...	do	
5	Saint-Alphonse de Bagotville	3	A. Simard	50 do ...	do	
6	Chicoutimi	11½	T. Boily	50 do ...	do	
	Total	92		720		

Construction.

Coût des lignes aériennes, complètes, à $135 par mille $12,420 00

Entretien.

Compris dans l'arrangement pour la section de la rive nord.

SECTION DE LA RIVE NORD.

1	Malbaie	0	Mme F. Vincent	$ 50 ou comm'n*	Antér. au 1er avril 1885. (*Voir* note.)	N.B.—Cette ligne a été terminée jusqu'à Betsiamits en septembre 1882, puis exploitée et entretenue par la Cie du télégraphe Grand Nord-Ouest jusqu'au 31 mars 1885, date à laquelle le département des Travaux publics en a pris le contrôle.
2	Saint-Fidèle	10	E. W. Tremblay	50 do ...	do	
3	Saint-Siméon	11	J. Tremblay	50 do ...	do	
4	Tadoussac (1 mille de câble)	25	D. Lapointe	50 do ...	do	
5	Bergeronnes	15	M. Savard	50 do ...	do	
6	Escoumains	12	J. H. Topping	50 do ...	do	
7	Mille-Vaches	16	J. A. Puize	50 do ...	do	
8	Moulins de Portneuf	11½	W. D. Lawson	50 do ...	do	
9	Phare de do (boucle 3 m.)	9	D. Tremblay	50 do ...	do	
10	Sault-au-Cochon	7	M. McLaren (réparateur) G. W. Forrest	420 50 ou comm'n*...	do do	

11	Betsiamits	31	P. C. Dupuis	50 do	do	La ligne à l'est de Betsiamis a été exploitée par le département des Travaux publics depuis qu'elle est construite. Le 31 novembre 1883 elle se rendait à Pentecôte et le 16 décembre 1884 à un endroit situé à 125 milles plus à l'est.
12	Pointe-aux-Outardes	12	W. Pelletier	420	1er août 1883	
13	Pointe Paradis, Manicouagan	18				
14	River Godbout	26	N. F. Comeau	50 ou com'n*	15 oct. 1883	
15	Pointe-des-Monts	18½	J. Fafford	50 do	28 déc. 1883	
16	Baie de la Trinité	7½	Mme Poulin	50 do	16 mai 1884	
17	Rivière Pentecôte	31	Jos. Gagnon	50 do	16 fév. 1884	
			P. O. Bonenfant (agent du surintendant)	200	1er avril 1885	
18	Sept-Isles	29½	P. E. Vignault	180	2 janv. 1884	
19	Rivière Moisic	19				Le bureau de la rivière Moisic a été tenu par l'instructeur P. S. Bodman depuis le 4 février 1885, date où il a été établi.
20	Poste de Mingan	95	Ligne projetée.			
21	Pointe-aux-Esquimaux	18				
22	Natashquan	64				
23	Wapitagum	60				
24	Shecatica	83				
25	Bonne-Espérance	49				
26	Blanc-Sablon	24				
		702		1,970		

Coût d'une ligne aérienne complète jusqu'à Mille-Vaches, à $135 par mille	$11,610 00
do do de Mille-Vaches à Betsiamits, à $250 par mille	14,625 00
do do sections entre Betsiamits et Pentecôte, $176.50 par mille	13,239 00
Coût d'un nœud de câble à travers le Saguenay, près de Tadoussac	1,100 00
Coût de 12 do Betsiamits à la Pointe-aux-Outardes, et 26 nœuds, Pointe Paradis à la Rivière Godbout	16,700 00
	$57,274 00

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Chicoutimi et rive nord jusqu'à Betsiamits (en sus des recettes qui jusqu'ici ont été retenues par la compagnie de télégraphe du G.N.O)	$1,000 00
Betsiamits à la rivière Moisic	2,400 00
Réparations au câble	500 00
A porter dans le budget de 1885-86	$3,900 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

SYSTÈME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ISLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Québec	0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest...	185 00		Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange-Gardien—soit $35 par année.
	L'Ange Gardien	13				
2	Saint-Pierre (câble de ¾ mille)	4	C. Turcott	50 00 or com'n...	1er mars 1885.	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes du gouvernement, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	4½	M. Ferland	50 00 do ...	1er déc. 1884..	
4	Saint-Laurent	6½	Mlle L. Chabot	50 00 do ...	20 do 1884.	
5	Saint-Jean	7	H. Bernard	50 00 do ...	1er janv. 1885	
6	Saint François (y compris câble de 5¼ milles)	6¾	M. Emond	50 00 do ...	1er mars 1885	
7	Compte de la quar., Gross-Isle	9				
8	Hôpital de Grosse-Isle	1¼				
	Total	52		435 00		

Coût des lignes aériennes, 13 milles sur les poteaux de la compagnie	$ 216 07
32½ milles sur l'Ile d'Orléans et la Grosse-Isle, compl., (environ $190.50 par mille en moy.)	6,191 83
Coût total de la ligne aérienne	$6,407 90
Coût du câble (¾ mille de rechange), 6½ nœuds, submergés	4,092 10
Coût primitif total de la ligne entière	$10,500 00

Cout estimatif de l'entretien annuel.

Appointements et réparations	$ 850 00
Réparations au câble	300 00
A porter au budget de 1885-86	$1,150 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Qu'Appelle	0	E. W. Warner	540 00	Janv. 1883	Le bureau de Qu'Appelle a été ouvert le 1er janvier 1883 et tenu par Mlle A. M. Clark jusqu'à la date de la nomination de Mlle Johnston.
2	Fort-Qu'Appelle	19	Dlle A. Johnston	420 00	1er mars 1885.	
3	Buttes de Tondre	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov. 1883.	
4	Humbolt	78	J. M. Anderson	720 00	1er mai 1884.	Les bureaux de Humbolt, Battleford et Edmonton ont été ouverts en 1876 pour le service de la colonisation le long du tracé abandonné du chemin de fer Canadien du Pacifique, et la ligne a été exploitée par le département des chemins de fer jusqu'en juillet 1882
5	Traverse de Clarke	55	R. J. Molloy, agent R. W. Caswell, réparateur	720 00 720 00	do 1er nov. 1883.	
6	Battleford	85	H. Richardson, agent S. A. McFarlane, réparateur Wm. Latimer do	720 00 720 00 720 00	Antér. à 1882 1er avril 1884. do	
7	Eleanor	76	J. F. D. Parker do W. C. Gillis do	720 00 720 00	1er août 1884. 1er oct. 1884.	
8	Edmonton	178	A. Taylor, agent W. McKay, réparateur	720 00 720 00	Antér. à 1882 1er oct. 1882.	
	Ligne d'embranchement— Traverses de Clarke	0			1er oct. 1884.	
9	Stobart	60	A. A. Porter	720 00	Nov. 1883.	
10	Prince-Albert	23	A. Stackhouse	720 00		
	Ligne d'embranchement— Traverse de Clarke	0	Voir note *a*.			*a*. Les lignes d'embranchement de Saskatoon et Saint-Albert se relieront au télégraphe au moyen du téléphone.
11	Saskatoon	14				
	Ligne d'embranchement— Edmonton	0				
12	Saint-Albert	9				
	Total	643		10,200 00		

Coût estimatif de l'entretien annuel—appointements, fournitures et réparations—à porter au budget de 1885-86, $17,000.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DU FORT-MACLEOD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
	Ligne du Fort-Macleod—					
1	Jonction de Galt	0	P. E. Carman	240 00	Mai, 1885	
2	Lethbridge	107	.....	.....	.....	
3	McLeod	28½	A. Cochrane	360 00	Mai, 1885	
4	Fort-Macleod	½	Caporal White	200 00	do	
	Ligne de la Montagne-de-Bois—					
5	Mâchoire-d'Orignal	0	H. Rutherford	240 00	.....	
6	Montagne-de-Bois	90½	J. S. Macdonald	720 00	.....	
	Total	226½		1,760 00		

Coût estimatif de l'entretien annuel—appointements, fournitures et réparations—à porter au budget de 1885-86, $3,000.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances intermédiaires.	Noms.	Positions.	Appointements mensuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Milles.			$ cts.		
Victoria	.....	W. F. Archibald	Gérant et opérateur	100 00	1er nov. 1884	Allocation pour réparations, $3 par jour.
do	.....	J. A. Carmichael	Aide et commis	65 00	1er janv. 1881	
do	.....	Wm. Christie	Opérateur de nuit	75 00	80 do 1885	
do	.....	G Sinclair	Opérateur	60 00	22 nov. 1884	
do	.....	Max Leclaire	Messager	20 00	1er janv. 1882	
Cowican	31	C. H. Sherwood	Opérateur et réparateur	50 00	11 do 1884	do $2 do
Somenos	8	Mme Skinner	Opérateur	.....	.....	Station du service des réparations ; pas d'appoint.
Chemainus	9	T. D. Conway	Opérateur et réparateur	60 00	1er mai 1881	Allocation pour réparations, $2 par jour.
Nanaïmo	25	J. A. Callaghan	do	60 00	1er août 1883	do $4 do
Baie-du-Départ	3½	.....	.....	.....	.....	Station de téléphone aux quais des houillères.
Valdès	16	B. H. Wake	Opérateur et réparateur	20 00	15 août 1881	Allocation pour réparations, $2 par jour.
Granville	35	H. J. Edwards	do	50 00	22 nov. 1884	
New-Westminster	11½	James Wilson	Contrôleur de disrict	125 00	22 mai 1880	
do	.....	S. T. Mackintosh	Gérant et opérateur	90 00	1er nov. 1884	do $5 do
do	.....	Mlle S. E. Maclure	Aide-opérateur	75 00	1er mai 1881	
do	.....	J. Ross	Opérateur de nuit	75 00	1er nov. 1884	
do	.....	G. W. McMurphy	Messager	20 00	1er déc. 1884	
Moodyville	.....	.....	.....	.....	.....	Ligne partic. expl. p. la Cie des scier. de Moodyville.
Matsqui	36	John Maclure	Opérateur et réparateur	60 00	1er mars 1865	Plus 36 milles d'une seconde ligne télégraphique ; allocation pour réparations, $1 par jour.
Chiliwack	22	John McCutcheon	do	50 00	15 juin 1865	Allocation pour réparations, $1 par jour.
Hope	36	Mme E. Daly	Opérateur	50 00	1er nov. 1879	do $1 do
Yale	13	F. S. Brown	Opérateur et réparateur	50 00	10 janv. 1885	do $3 do
do	.....	James Fraser	Messager et aide	30 00	17 juillet 1882	
Boston-Bar	25	H. T. MacAuley	Opérateur et réparateur	60 00	30 nov. 1884	$15 par mois, entretien d'un cheval.
Keefer's	16	.....	.....	.....	.....	Quart. de l'ingén. de div. du ch. de fer du Pacifique.
Lytton	16	W. K. Reynolds	Opérateur et réparateur	50 00	1er juin 1885	$20 par mois, entretien d'un cheval.
Drynook	17	H. A. F. MacLeod	Opérateur	.....	.....	Quart. de l'ingén. de div. du ch. de fer du Pacifique.
Spence-Bridge	6	Daniel O'Hara	Opérateur et réparateur	60 00	27 mai 1880	Allocation pour réparations, $3 par jour.
Crique de la Cache	30	H. L. Good	do	60 00	16 fév. 1885	do $3 do
Savona's-Ferry	22	O. B. Chapman	Opérateur	50 00	1er mai 1885	do $2 do
Kamloops	26	A. J. Venn	Opérateur et réparateur	50 00	28 oct. 1881	do $2 do
Clinton	26	J. A. LeBourdais	do	50 00	1er oct. 1883	do $2 50 do
Bridge-Creek	53	Wm. Walker	do	50 00	1er mai 1880	$10 par mois, entretien d'un cheval.
Soda-Creek	78	Henry Yeates	do	60 00	— juin 1866	$15 do do
Quesnelle	54½	Mlle I. Barlow	Opérateur	47 00	28 avril 1882	$15 do do
Stanley	48	W. W. Dodd	do	.....	.....	Bureau privé ; pas d'appointements.
Bakerville	13	James Stone	Opérateur et réparateur	83 33	17 fév. 1873	Allocation pour réparations, $3 par jour.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DU GOUVERNEMENT, COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

Bureau.	Distances intermédiaires.	Noms.	Positions.	Appointements mensuels.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
	Milles.			$ cts.		
Branches.						
New-Westminster à Ladner's Landing, (½ mille câble).....	18	J. H. Good.....	Opérateur	40 00	22 nov. 1884	
New-Westminster à Port-Moody.....	7½	Earle Atkins	do	.....	14 janv. 1881	
Prolongement de la ligne principale.						
Victoria..... Dungeness, T. W., (y compris 17 milles de câble).....	19½					
Total	721½			1,845 33		

Total des appointements, $1,845.33 par mois ; $22,144 par année.

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Appointements, fournitures et réparations, à porter au budget de 1885-86	$34,500 00
Revenu probable.....	32,500 00
Balance, déficit	$2,000 00

ANNEXE No 23.

ETATS

INDIQUANT

1°—LES ENTREPRISES ADJUGÉES PAR LE DÉPARTEMENT;

2°—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES PAR LE DÉPARTEMENT;

3°—LES PROPRIÉTÉS LOUÉES PAR LE DÉPARTEMENT;

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

N° 1—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics du Canada, du 30 juin 1884 au 1er juillet 1885.

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
EDIFICES PUBLICS.			$ cts.
Ontario.			
Cobourg, bureau de poste de—Installation	W. Battell	11 juill. 1884	1,735 00
Kingston do do	S. Jenkins	9 août 1884	595 00
Gananoque—Appareil de chauffage à la douane.	Chas. Garth et Cie	9 do 1884	992 50
Stratford, bureau de poste de—Horloge de la tour	Woods et Ellis	8 do 1884	1,556 00
Cornwall—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc.	Chas. Garth et Cie	13 nov. 1884	1,575 00
Galt—Construction du bureau de poste, etc.	M. A. Piggott	15 do 1884	21,000 00
Orangeville do do	do	15 do 1884	11,150 00
Hamilton—Appareil de chauffage à la douane.	J. J. Blackmore et Cie.	10 janv. 1885	5,800 00
Clifton do au bur. de poste, etc.	Chas Garth et Cie	21 do 1885	1,760 00
Port-Hope do do	E. Chanteloup	23 do 1885	1,485 00
En général—Devants de boîtes aux lettres	do	30 do 1885	20,000 00
Clifton, bureau de poste de—Installation	J. E. Askwith	3 mars 1885	500 00
Kingston—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc.	J. J. Blackmore et Cie	16 do 1885	1,600 00
Brockville do do	do	16 do 1885	1,850 00
London—Addition à la douane	P. Navin	20 do 1885	4,000 00
Brockville, bureau de poste de—Installation	John S Mix	4 avril 1885	1,938 00
St-Thomas—Appareil de chauf. au bur. de poste, etc.	J. J. Blackmore et Cie.	20 do 1885	1,899 00
Berlin do do	Adam Clark	20 do 1885	1,482 96
Port-Hope, bureau de poste de—Installation	Thos. Newson	20 mars 1885	2,400 00
Cornwall do do	Lewis A. Ross	22 avril 1885	1,300 00
Amherstburg do do	P. Navin	8 juin 1885	1,800 00
Québec.			
Québec—Réparer l'ouv. des maçons à l'Esplanade	Geo. Beaucage		213 00
Sorel—Construction d'un bureau de poste, etc.	do	24 juill. 1884	24 750 00
St-Vincent-de-Paul—Fourniture de bois de chauffage	L. Villeneuve et Cie.	25 do 1884	2,812 50
Montréal, entrepôt de vérification de—Changer l'élévateur de place	Geo. Brush	4 avril 1884	330 00
Montréal, hangar d'exer. de—Fonda. de salles d'arm.	St. Louis et Frère	25 do 1884	12,702 00
Chicoutimi, hôpital de marine de—Additions	W. Warren		4,034 50
Sherbrooke—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc	Chas. Garth et Cie	2 déc. 1884	1,632 00
Trois-Rivières do do	*Hydro. Caloric Association,* Montréal	8 do 1884	832 00
Montréal—Chaudière neuve, à la douane	Geo. Brush	3 oct. 1884	1,545 00
Saint-Vincent-de-Paul—Orgue pour la chapelle.	A Desrosier	20 avril 1885	2,200 00
Sherbrooke, bureau de poste de—Installation	G. G. Bryant	19 déc. 1884	1,297 00
do Ameublement, revenu de l'int. et douane	S. Twose	15 avril 1885	1,039 60
Sorel, bureau de poste de—Modification de la voûte.	J. B. Gauthier	30 avril 1885	550 00
Québec, entrepôt de vérification—Construction de machine, élévateur, etc.	Carrière, Laine et Cie.	12 mai 1885	2,580 00
Nouveau-Brunswick.			
Newcastle—Construction d'un bureau de poste, etc.	McDonald et Treen	6 août 1884	31,250 00
Carleton, bureau de poste, etc., de—Installation	Causey, Bond et Milden	7 juill. 1884	642 70
Bathurst—Construction d'un bureau de poste, etc.	John Black	26 nov 1884	18,325 00
Woodstock—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc	Wisdom et Fish	30 janv. 1885	1,750 00
Moncton do do	do	11 avril 1885	1,482 96
St-Stephen—Construction d'un bureau de poste, etc	John MacPherson	1er juin '85	14,700 00
Woodstock, bureau de poste, etc, de—Installation	J. Limerick	11 mai 1885	1,000 00
Nouvelle-Ecosse.			
Amherst—Construction d'un bureau de poste, etc.	Rhodes, Curry et Cie.	17 sept. 1884	27,374
Windsor—Appareil de chauff. au bur. de poste, etc.	E. Chanteloup	30 janv. 1885	1,260 00

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Ouvrages.	Nom de l'entrepreneur.	Date.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Nouvelle-Ecosse—Suite.			
Digby—Construction de (2) entrepôts sur quai.....	D. C. et D. W. Clark...	28 nov. 1884	1,545 00
Truro—Appareil de chauff. au bureau de poste, etc...	E. Chanteloup.....	30 janv. 1885	1,160 00
Yarmouth—Construction d'un do ...	Milliken, Gray et Wheaton.....	21 mai 1885	23,248 00
Baddeck do do ...	R. H. Hill	20 juin 1885	7,500 00
Ile du Prince-Edouard.			
Summerside—Appareil de ch. au bur. de poste, etc...	McKinnon et McLean...	26 mars 1885	1,187 00
Charlottetown—Construction d'un bur. de poste.....	T. C. Connor.....	13 avril 1885	57,397 00
Manitoba.			
Winnipeg—Edifices du parlement—Nivellement, clôtures, etc.....	Rourke et Cass.	7 août 1884	7,750 00
do Résidence du lieutenant-gouverneur—Construction d'une glacière, etc.....	J. E. Gelley et Cie.....	25 do 1884	2,885 00
do Achèvement du bureau de poste, etc.....	do	10 oct. 1884	135,130 00
do Construction d'un hangar d'exercice.....	Murray et McDiarmid..	28 do 1884	15,940 00
Territoires du Nord-Ouest.			
Medicine-Hat et Calgary—Construction de dépôts d'immigrants..	M. P. Zindord.....	28 nov. 1884	11.375 00
Régina—Fourniture de pierre pour édifice fédéral.....	F. J. Bowles.....	23 mars 1885	8,526 38
do do 750,000 briques do ...	Martin et Betteridge....	7 avril 1885	12,750 00
do Construction d'une prison et asile.....	J. E. Gelley et Cie.....	2 juin 1885	15,877 00
do do d'un bureau de poste.....	do	do	4,121 00
Qu'Appelle—Ecole d'industrie—Clôture de piquets .	M. P. Zindord.	3 nov. 1884	0 30 p. pd.
do do do lattes.....			0 90 do
Ottawa.			
Edifices publics—Fourniture de houille, 1884-85.....	G. W. McCullough.....	22 août 1884	8,893 35
do Peinturage du fer de la clôture.....	Thos. Keough.....	5 juill. 1884	192 00
do Enlèvement de la neige.....	John Bruce.....	6 déc. 1884	700 00
Rideau Hall do	Alex. Devlin.....	9 do 1884	495 00
Edifices publics—Devants de boîtes aux lettres pour la chambre des Communes.	E. Chanteloup.....	2 do 1884	195 00
do Approvisionnement de glace.....	John Moore.....	23 fév. 1885	46 00
do Approv. de bois de chauf., érable...	John Heney.....	19 mai 1885	4 95 p. cord.
do do do mêlé....			4 75 do
do do do pin.....			2 75 do
HAVRES ET RIVIÈRES.			
Ontario.			
Wilson's Rock—Construction d'une cale et d'une bal.	Burdett et Clark.....	29 juill. 1884	3,780 00
Port-Arthur—Construction d'un brise-lames	D. Macdonald	8 sept. 1884	146,000 00
Port-Elgin—Prolongement du brise-lames	D. Porter	24 nov. 1884	11,135 00
Lion's-Head—Addition à la jetée.....	Porter et Reed.....	24 do 1884	4,135 00
Collingwood—Réparations au brise-lames.	D. Fleming	17 déc. 1884	4,214 73
do Addition au brise-lames.....	E. Murphy.....	10 mars 1885	19,000 00
Kingsville—Renforcer la jetée.....	Porter et Reed.....	20 avril 1885	4,915 00

N° 1.—ENTREPRISES adjugées par le département des travaux publics, etc.—*Fin.*

Ouvrages.	Noms des entrepreneurs.	Date.	Montant.
			$ cts.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*			
Québec.			
Yamaska—Achèvement de l'écluse et construction d'une digue à l'île à Cardin	McCarron et Cameron.	3 juill. 1884	26,667 00
Sault-au-Cochon—Construction d'une pile isolée	Geo. Tanguay	11 août 1884	4,000 00
Newport—Fourniture de bois pour quais	J. St-Laurent et Grenier	28 janv. 1885	.....
Sainte-Anne de Bellevue—Construction d'un quai	Gobier et Dagenais	9 mai 1885	4,150 00
Nouveau-Brunswick.			
Anderson's Hollow—Prolongement du brise-lames	Wallace et Steeves	15 déc. 1884	1,600 00
Cap Hopewell—Prolongement du quai de délestage	G. W. Steeves	5 mars 1885	3,500 00
Ile du Prince-Edouard.			
Tignish—Prolongement du brise-lames	J. H. Myrick	27 nov. 1884	4,125 00
Pointe de Hurd—Prolongement du quai de délestage.	J. Geady	1er mai 1885	3,145 00
Colombie-Britannique.			
Esquimalt—Achèvement du bassin de radoub	Larkin, Connolly et Cie	8 nov. 1884	374,559 00
DRAGAGE.			
Rivière Kaministiquia, Ont	Chas. S. Barker	8 juill. 1884	20,000 00
Fourniture de bois nécessaire pour l'outillage	A. Hurteau et Frères	27 nov. 1884	3,171 08
Construction et installation, etc., d'un condensateur dans le dragueur *St. Lawrence*, port de St-Jean	Geo. Fleming et Fils	26 mai 1885	2,520 00
TÉLÉGRAPHES.			
Province de Québec—Construction d'une ligne de télégraphe sur la Grosse-Ile et l'île d'Orléans	Pierre Langlois	23 août 1884	p.m. 49 50
Territoires du Nord-Ouest—Construction d'un bureau de télégraphe à Prince-Albert	Campbell et McGregor.	18 juill. 1884	366 00
Territoires du Nord-Ouest—Construction d'une station de télégraphe à la Traverse de Clark et à Humboldt	do	18 août 1884	2,494 00
Territoires du Nord-Ouest—Transport de fil métallique, etc., pour la ligne de télégraphe entre Battleford et Edmonton	C.J. Brydges, Cie B.H.	17 mars 1885	De Courant-Rapide à Battleford, 2 cts. par lb. De Courant-Rapide à Fort Pitt, 2½ cts. par lb.
Territoires du Nord-Ouest—Poteaux de télégraphe pour la ligne entre le Lac aux Canards et Carlton	Andrew Peterson	.....	$21.83 par 35 poteaux.

L. C. PANET.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA.

N° 2.—ETAT indiquant les propriétés achetées par le département des Travaux publics, pendant l'exercice terminé 30 juin 1885.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteur.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
						$ cts.
1884. 7 avril....	Thos. McAdam.....	Sa Majesté	Lot de terrain sur la rue Broadway, dans la ville d'Orangeville, Ont.	Emplacement pour édifice fédéral.	75 x 132 pieds.....	1,200 00
27 juin.....	Jacob Bingay *et ux*	do	Lot de terrain à l'angle sud-ouest des rues John et Main, dans la ville de Yarmouth, N.-E.	do ...	42 pds. 6 pcs. x 140 pds. 4 pcs.	6,000 00
7 juillet..	Michel Forcier	do	Partie du lot 301, paroisse de Saint-Michel d'Yamaska, P.Q.	Travaux de la rivière Yamaska.	0·59 acres	59 00
7 août....	A. S. McDonald.....	do	Lot de terrain sur le côté sud de la rue Main, dans la ville de Baddeck, Cap-Breton, N.-E.	Emplacement pour édifice fédéral.	100 x 80 pieds....	1,000 00
22 do	Robt. Musgrave.....	do	Lot de terrain dans Sydney-Nord do	do ...	7,000 pds. carrés	1,800 00
2 sept....	Pasteur et marguillers de l'église de Saint-Paul, London, Ont.	do	Lot de terrain dans la cité de London, Ont., tenant au terrain transféré à l'Etat en 1870.	Agrandissement du bureau de la douane.	15 x 20 pieds.....	5,000 00
10 sept....	La municipalité de Richmond, N.-E.	do	Lot de terrain dans Arichat, N.-E., tenant à celui vendu au département.	Emplacement pour édifice fédéral.	.....	Don.
10 do	La corporation de la ville de Barrie.	do	Ordonnance saisissant Sa Majesté d'un morceau de terre additionnel, à Barrie, Ont	do ...	270 pieds carrés.	8,000 00
28 octobre.	La Cie du quai de Saint-Jean, Ile d'Orléans.	do	Quai et terrain à Saint-Jean, île d'Orléans...	.....	.....	42,000 00
1885. 19 février.	La Cie d'entrepôt, de dock et de quaiage du Saint-Laurent.	do	Quai et terrain à Lévis, P.Q.....	Dépôt d'immigrants..	.....	1 00
23 mai.....	Montague Muttart.....	do	Ban le de terre, faisant partie du lot ou township 28, dans le comté de Prince, I. P.-E.	.....	.....	88 00
24 juin.....	G. W. Henshaw.....	do	Ile connue sous le nom d'Ile à Gardin, à 1¾ mille du village de St-Michel d'Yamaska.	Travaux de la rivière Yamaska.	.....	

L. C. PANET.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 29 octobre 1885.

N° 3.—ETAT indiquant les propriétés louées au département des travaux publics, ou par lui, durant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date du bail.	Locateurs.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin.	Durée du bail.	Somme à payer.
1885.						$ cts.
2 février.	Sa Majesté	Bronson et Weston...	Partie de la réserve de l'Etat, côté sud de la rue Middle, île Victoria, Ottawa.	.....	21 ans.....	50 00 par année
20 avril....	do	J. R. Booth.	Partie de la réserve de l'Etat à la Chaudière, dans la cité d'Ottawa	.....	21 do	104 00 do
1er mai...	John Durie et Fils	Sa Majesté.....	Renouvellement du bail des salles aux 2 et 3e étages, au-dessus de leur magasin, sur la rue Sparks, Ottawa.	Département des affaires des sauvages.	2 do	730 00 do
.....	Corporation de la cité de Toronto.	do	Renouvellement du bail de partie du lot de grève n° 39, dans la cité de Toronto, contenant d'après mesurage, 11,765 pieds en superficie.	Douane.....	21 do	621 25 do

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 18 novembre 1885.

L. C. PANET.

ANNEXE No 24.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1885.

ET AYANT RAPPORT AU

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX OUVRAGES PLACÉS SOUS SON CONTROLE.

LISTE de quelques-uns des actes du parlement du Canada, passés à la session de 1885, et ayant rapport au département des Travaux publics ou aux ouvrages placés sous son contrôle.

Sujet.	Titre du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Cales sèches—Pour encourager la construction de cales sèches	Acte modifiant l'acte 45 Vict., ch. 17, à l'effet d'encourager la construction de cales sèches.	5	12
Ponts—Modifiant la loi concernant les ponts, estacades et autres travaux établis en eaux navigables sous l'autorité d'actes provinciaux.	Acte modifiant la loi concernant les ponts, estacades et autres travaux établis en eaux navigables sous l'autorité d'actes provinciaux.	6	12
Service civil du Canada—Modifiant les actes de 1882, 1883 et 1884.	Acte à l'effet de modifier et refondre les actes du service civil de 1882, 1883 et 1884.	46	101
Trois-Rivières — Avance d'une certaine somme aux commissaires du havre des Trois-Rivières.	Acte à l'effet d'autoriser l'avance d'une certaine somme aux commissaires du havre de Trois-Rivières.	76	218
Havre de Québec, etc.—Pour faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent.	Acte à l'effet de faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent dans et près le havre de Québec.	77	220
Travaux publics—Maintien de la paix dans le voisinage des travaux publics.	Acte pour modifier de nouveau "l'Acte concernant le maintien plus effectif de la paix dans le voisinage des travaux publics."	80	222

L. C. PANET.

ANNEXE No 25.

TABLEAUX DES DISTANCES, Etc., Etc.

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA; ROUTES OCÉANIQUES ENTRE LE CANADA ET LES PAYS ÉTRANGERS; ROUTES CANADIENNES PAR TERRE JUSQU'AU LITTORAL DE L'OCÉAN; CHEMINS DE FER ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT, Etc., Etc.

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,

Sous-ministre des Travaux publics.

ANNEXE No 25.

1re PARTIE.

INDEX DES TABLEAUX CONCERNANT LA NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA.

N° 1.—Tableau des distances, navigation du Saint-Laurent, depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur.

N° 2.—Tirant d'eau, navigation du Saint-Laurent.

N° 3.—Distances entre les principales localités de Montréal à Québec, en suivant la ligne centrale du chenal des navires.

N° 4.—Navigation du Saint-Laurent: Niveaux du fleuve et des lacs au-dessus de celui de la marée, à Albany et aux Trois-Rivières, d'après diverses autorités.

N° 5.—Niveaux constatés entre la marée basse aux Trois-Rivières et le niveau minimum observé dans le port de Montréal, à l'entrée inférieure de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

N° 6.—Maximum et minimum des niveaux et des hauteurs d'eau sur le busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le port de Montréal, adoptés précédemment et aujourd'hui par les ingénieurs du port, de l'aqueduc, etc.

N° 7.—Navigation du Saint-Laurent: Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal et le tirant d'eau dans les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.

N° 8.—Navigation des lacs depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux Trois-Rivières. Longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.

N° 9.—Chenal des navires au travers des battures du lac Sainte-Claire.

N° 10.—Canal du Sault-Sainte-Marie.

N° 11.—Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation; aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

N° 12.—Lac Saint-Jean; longueur, largeur, superficie, niveau au-dessus de la mer, profondeur, les vents, la glace, etc.

N° 13.—Route d'eau, depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean.

N° 14.—Tableau indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1884 inclusivement.

N° 15.—Tableau des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1884 inclusivement.

N° 16.—Fleuve Saint-Laurent et route Dawson, du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur sur la côte nord du lac Supérieur, et de ce dernier point à Winnipeg.

N° 17.—Distances approximatives de l'embouchure de la rivière Rouge, en descendant, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord ou Saskatchewan Principale, et de là en remontant jusqu'à Fort-Edmonton.

N° 18.—Observations relatives aux bateaux à vapeur et au tirant d'eau sur la voie de navigation entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton sur la Saskatchewan.

N° 19.—Cours d'eau et nappes d'eau navigables.—Manitoba et le Nord-Ouest.

N° 20.—Volume d'eau que décharge la rivière Saskatchewan et ses bras nord et sud.

N° 21.—Noms des navires qui fréquentent les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.

N° 22.—Port-Nelson, Baie d'Hudson.

N .—Tableau des principaux fleuves du globe, comparés au fleuve Saint-Laurent et à la rivière des Outaouais.

(N° de renvoi, 40,995.)

TABLEAUX DES DISTANCES, ETC.

N° 1.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de navigation.	Miles statutaires. Intermédiaires.	Miles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap-Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Phare ouest d'Anticosti	do	201	441
Phare ouest d'Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	203	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do eau de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	17¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Canal de la P'te-Farran	¾	1,071
Extrém. sup. de l'Ile Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10¼	1,081½
Williamsburg	Rapide-Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide-Plat	Village de la Pte.-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la P'te-Iroquois	Extrém. sup. de la Presqu'Ile	Canal de la Pte-Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapide des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,593
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'Ile Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,636
Pied de l'Ile Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'Ile Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'Ile Saint-Joseph	Pied du Sault-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,986
Sault-Sainte-Marie	Tête du Sault-Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,987
Tête du Sault-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,384

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71¾ milles de navigation artificielle, et 2,312¼ de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles statutaires.

L'ascension totale, du point de marée au lac Supérieur, est aujourd'hui évaluée à 602¾ pieds au-dessus du niveau de marée aux Trois-Rivières, et à 601·78 pieds au-dessus du niveau de marée, à New-York, d'après les informations les plus récentes obtenues le 7 avril 1883.

Pour les détails relatifs aux diverses sections de navigation sur les rivières et canaux, savoir :—les distances intermédiaires ou totales ; la chute intermédiaire et l'élévation totale au-dessus du niveau de la marée ; les dimensions et la profondeur de chaque canal et de chaque écluse, etc., sur la route navigable du Saint-Laurent et de ses affluents, etc., *voyez* les tableaux nos 4, 5, 13, 14, 15, 29 de l'annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, *voir* l'annexe n° 18.—G.F.B.

N° 2.—Tirant d'eau—Navigation du Saint-Laurent.

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1884.	Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés. — *Voir* observations au n° 7.
Chenal dragué—De Québec à Montréal—En voie d'exécution	25	27½
Canal Lachine—Agrandissement achevé	12	12
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord	9	12
Canal Cornwall—Agrandissement commencé en 1876	9	12
Canaux de Williamsburg—Agrandissement commencé en 1884	9	12
Canal Murray—Achevé—Ne se trouve pas sur la ligne princ. de navigat.	10	10
Canal de la Baie Burlington—Ne se trouve pas sur la lig. princ. de nav..	10	10
Canal Welland—Agrandissement achevé	12	12
Canal du Sault-Sainte-Marie—Etat du Michigan—Agrandissem. achevé..	16·8	16·8

N° 3.—DISTANCES ENTRE LES DIVERSES LOCALITÉS DE MONTRÉAL A QUÉBEC.

Mesurées en milles anglais en tenant le centre du chenal des navires.

De.	A.	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total.
Montréal, quai de l'île, vis-à-vis la douane.	Longue-Pointe	6 1/10	6 1/10
Longue-Pointe	Pointe-aux-Trembles, *en haut*	4	10 1/10
Pointe-aux-Trembles, *en haut*	Varennes	3 4/10	13½
Varennes	Cap Saint-Michel	2 3/10	15 1/10
Cap Saint-Michel	Verchères	5 3/10	21 6/10
Verchères	Phares de l'île aux Prunes	1 1/10	22 7/10
Phare de l'île aux Prunes	Chenal de Contrecœur, entrée supérieure.	6 1/20	28¾
Chenal de Contrecœur, entrée supérieure..	Lavaltrie	1½	30¼
Lavaltrie	Chenal de Contrecœur, entrée inférieure..	4¾	35
Chenal de Contrecœur, entrée inférieure...	Lanoraie	1 3/10	36 3/10
Lanoraie	Sorel, vis-à-vis du phare	8 1/10	45
Sorel, vis-à-vis du phare	Phare de l'île de Grâce	3¾	48¾
Phare de l'île de Grâce	Phare de l'île aux Roches	3½	52¼
Phare de l'île aux Roches	Phare-flottant n° 1	5¼	57½
Phare flottant n° 1	do 2	2 9/10	60 4/10
do 2	Bouée blanche	4 4/10	64 8/10
Bouée blanche	Phare-flottant n° 3	6½	71 3/10
Phare-flottant n° 3	Port-Saint-François	4 2/10	75½
Port-Saint-François	Trois-Rivières	6½	82
Trois-Rivières	Bécancour, bouée de fer au coude	5 6/10	87 6/10
Bécancour, bouée de fer au coude	Champlain	6	93 6/10
Champlain	Quai de Batiscan	7 9/10	101½
Quai de Batiscan	Cap-Levraut	4	105½
Cap-Levraut	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	3¼	108¾
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal.	Cap-Charles	2¼	111
Cap-Charles	Rapides du Richelieu,	9	120
Rapides du Richelieu	Quai du Platon	4 9/10	124 9/10
Quai du Platon	Sainte-Croix	5 6/10	130½
Sainte-Croix	Ecureuils	1½	132
Ecureuils	Pointe-aux-Trembles, *en bas*	7	139
Pointe-aux-Trembles, *en bas*	Cap-Rouge	12	151
Cap-Rouge	Québec, quai de la douane	9¼	160¼

N° 4.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

NIVEAUX du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et aux Trois-Rivières, d'après les autorités suivantes :—

Sections de navigation.	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.	Au-dessus du niveau de la marée au Trois-Rivières.						
	Ingénieurs des E.-U., 1816, 1876, 1882, 1883.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubidge, 1846.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires, Shanly, 1858.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires, Clarke, 1859.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1867.	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson ..	a.b. 0·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières, fleu. Saint-Laurent.....	....	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00
Montréal, fleuve Saint-Laurent	.....	.....	12·75	13 00	12·75	13·25	11·00	11·75
Kingston, lac Ontario.....	.....	1817. 232·20	234·00	.....	.....	234·00	234·00	240·00
Oswégo do ...	245·15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lac Erié, explor. de 1816.	564 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do 1876	571 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do rapport de 1882	568·57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do autorités canadiennes...	.....	1818. 564·00	564·00	.....	.....	564·00	564·00	566·75
Lac Sainte-Claire	.....	.....	.....	.....	.....	572·00	568·00	570·75
Lac Huron	.....	1882· 590·00	594·00	.....	.....	578·00	574·00	576 75
B. Georgienne, lac Huron	.....	594·00	594·00	572·00	574·00	578·00	578·00	575·75
Lac Michigan	.....	.....	.....	.....	.....	580·00	578·00	578·75
Lac Supérieur, Sault-Ste-Marie.....	Haut. moy. au-dessus du niveau de la mar à N.-York. c.f. 601·78	1823. 627·00	.....	.....	.....	600·00	600·00	602 75

OBSERVATIONS.

(*a*) La marée à Albany signifie la moyenne de la marée basse, qui est d'environ un pied plus élevée que la marée la plus basse.— *Voir* le télégramme du major D. L. Malloy, ingénieur et arpenteur-adjoint de l'Etat de New-York, n° 32,607, en date du 12 mars 1883.

MONTANT ET BAISSANT MOYENS DE LA MARÉE À ALBANY ET À NEW-YORK.

(*b*) Suivant un télégramme reçu le 23 avril 1883 de John G. Parke, chef intérimaire des ingénieurs, à Washington, E.-U., le montant et le baissant moyens de la marée à l'île du Gouverneur, port de New-York, est de 4·40 pieds, et à Albany il est de 2·32 pieds. (*Voir* n° 33,865.)

DÉCLIVITÉ DE LA RIVIÈRE HUDSON DEPUIS ALBANY JUSQU'À NEW-YORK.

(*c*) Suivant une lettre datée à Washington, E.-U., le 1er mai 1883, de Richard D. Cutts, préposé intérimaire du bureau d'hydrographie et de géodésie des Etats-Unis, la différence de niveau à marée basse, entre l'île du Gouverneur (port de New-York) et Albany, ou la déclivité totale entre les deux points, est de 4·27 pieds. (*Voir* n° 34,047.) *Voir* les observations *d*, *e*, *f*, sur la page suivante.

N° 5.—DES TROIS-RIVIÈRES A MONTRÉAL.

ELÉVATION au-dessus de la marée la plus basse observée aux Trois-Rivières, telle qu'établie par les niveaux pris durant la construction du chemin de fer du Nord, de 1876 à 1879, et en février 1883.

Désignation.	Point de repère—chemin de fer du Nord, entre Montréal et Québec.	Elévation.	
		Intermédiaire.	Au-dessus de l'eau basse aux T.-Rivières.
Niveau minimum de l'eau observé aux Trois-Rivières par R. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881	*d* 39·55	*d* 0·00	*d* 0·00
Som. de l'angle S.E. du quai de la Cie du Richelieu aux T.-Riv.	56·55	17·00	17·00
Point de repère au sommet de la maçonnerie du pont du chemin de fer, rivière Saint-Maurice, 2 milles en amont de l'emb....	90·00	33·45	50·45
Point de repère, sommet du pont du chemin de fer à Terrebonne	81·17	8·83	41·62
Sommet du couronnement de l'ancienne écluse n° 1, à l'entrée du canal Lachine, Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne	67·19	13·98	27·64
Niveau minimum de l'eau observé à Montréal, depuis septembre 1852 : du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse n° 1.	*e* 51·28	*e* 15·91 Pieds d'eau sur le busc infér. de l'écluse n° 1.	*e* 11·73
Sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal	35·86	*e* 15·42	—3·69
Niveau de l'eau basse, actuellement adopté par la commission du port : Profondeur sur le busc, 16½ pds ; niveau de l'eau basse antérieurement adopté par la commission du port de Montréal : sur le busc, 17 ; moyenne d'été de l'aqueduc de Montréal : sur le busc, 19 pds.		Elévat. au-des du busc infér. de l'écluse n° 1.	
Sommet du cour. de la vieille écluse n° 1, au-des. du busc d'aval.	67·19	31·33	27·64
Niv. maxim. de l'inond en amont du pont Victoria, avril 1858.	79·61	43·75	40·06
Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 10·50 pieds ; cela correspond à 17 pieds sur le busc intérieur de l'écluse n° 1 Montréal.			

OBSERVATIONS.—Suite.

Voir tableau précédent, n° 4, navigation du Saint-Laurent.

(*d*) Le niveau de la marée aux Trois-Rivières est le plus bas qui ait été constaté jusqu'au 19 septembre 1881. Il est de 17 pieds au-dessous du point de repère, à l'angle sud-est du quai de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario.— *Voir* notes en date du 21 février 1883, n° 33,687.

(*e*) L'élévation du niveau de l'eau basse, disons 11·73 pieds, à Montréal, au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières, représente une profondeur de 15·42 pieds d'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

(*f*) L'élévation moyenne du lac Supérieur au-dessus du niveau de la mer se réfère au niveau moyen de la marée à New-York.— *Voir* le télégramme du major Farquhar, ingénieur, daté de Détroit, le 7 avril 1883, n° 33,363.

G. F. B.

N° 6.—PORTS DES TROIS-RIVIÈRES ET DE MONTRÉAL.

NIVEAUX de l'eau haute et de l'eau basse au-dessus de la marée aux Trois-Rivières, et du sommet du busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, à Montréal.

Désignation.	Point de repère—Ingénieurs du port de Montréal.	Point de repère—Ingénieurs du chemin de fer de la Rive Nord.	Au-dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Elévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.
Niveau minimum observé aux Trois-Rivières le 19 septembre 1881	84·69	39·55	3·69	0 00
Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine	81·00	35·86	0·00	(—)3 69
Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1882 jusqu'au 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'au 6 octobre 1881	96·42	57·28	15·42	+11·73
Niveau minimum, port de Montréal, tel qu'adopté récem. par la commission du port de Montréal	97·50	52·36	16·50	+12·81
Niveau minimum, port de Montréal, tel que précédemment adopté	98 00	52·86	17·00	+13·31
Niveau d'été, aqueduc de Montréal, T. C. Keefer	100·00	54·86	19·00	+15·31
Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1.	112·33	67·19	31·33	+27·64
Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858	124·75	79·61	43·75	+40·06
Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtement, en face du marché Bonsecours.				
D'après les ingénieurs du projet Shearer	119 63	74·49	38·63	+34·94
D'après John Sutcliffe, I.C	119·61	74·47	38·61	+34·92
D'après les ingénieurs du port de Montréal	119·57	74·43	38·57	+34·88

N° 7.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

OBSERVATIONS sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, et le tirant d'eau dans tous les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.

CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Le creusement du chenal des navires entre Montréal et Québec jusqu'à une profondeur de 25 pieds a été terminé en 1882. Par l'acte du parlement 46 Vic., chap. 38, sanctionné le 25 mai 1883, le prélèvement de $900,000 fut autorisé pour continuer le dragage jusqu'à une profondeur de 27½ pieds. Les commissaires du havre commencèrent les opérations le 18 juin 1883, et les ont poussées avec vigueur jusqu'à ce jour, excepté pendant l'interruption nécessaire de l'hiver. On trouvera dans l'annexe n° 10, pages 199-203, une description de ces opérations. La largeur des parties draguées sur le chenal varie de 350 à 450 pieds.

CANAUX—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Lorsque l'agrandissement des canaux fut résolu, en 1871, l'échelle de navigation fut fixée à une profondeur uniforme de 12 pieds sur toute la voie du Saint-Laurent. L'exécution de ce projet fut autorisée en 1873.

En 1875, on représenta vivement l'opportunité d'approfondir les divers chenaux de manière à permettre aux navires tirant 14 pieds d'eau de les franchir.

Le gouvernement acquiesça à cette demande et des ordres furent donnés de poser les fondations de toutes les structures permanentes, sur les sections non encore adjugées à l'entreprise, à une profondeur correspondant à 14 pieds d'eau sur les buscs des écluses.

Les ordres ainsi donnés s'appliquaient à toutes les constructions importantes sur la voie principale de navigation entre le lac Érié et la cité de Montréal.

Sur tous les canaux agrandis, les écluses auront partout 270 pieds de longueur entre les portes, 45 pieds de largeur, et à leur achèvement, il y aura une profondeur de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Cela permettra à presque tous les navires de construction ordinaire de les franchir avec une charge pesant mille tonneaux et davantage; mais comme il semble y avoir une tendance à augmenter la largeur du travers et la section transversale des navires destinés au transport du fret, il est probable qu'avant longtemps les canaux seront fréquentés par des navires jaugeant au moins 1,500 tonneaux.

Relativement à ce qui précède et pour plus amples détails, *voir* les pages 4 et 5 du rapport de M. John Page, ingénieur en chef des canaux, en date du 16 février 1880, et publié la même année.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

D'après un télégramme, n° 33,238, en date du 5 avril 1883, du major Farquhar, chargé de la direction des travaux sur ce canal, le maximum de l'élévation de la nouvelle écluse du canal agrandi est de 18·6 pieds, et le minimum de 16·8 pieds.

G. F. BAILLAIRGÉ,
D.M.T.P.

N° 8.—NAVIGATION DES LACS.

Du lac Supérieur au point de marée.

Noms des lacs et rivières qui les relient.	Milles statutaires.			Profondeur en pieds.		Superficie en milles carrés.	Elévation au-dessus du niveau de la mer, aux Trois-Rivières.
	Maximum de longueur.	Maximum de largeur.	Largeur moyenne.	Maximum.	Moyenne.		
							Pieds.
Supérieur	390	160	80	.....	900	32,000	602¾
Rivière Sainte-Marie	35	4	1	60	30	.....	584¾
Michigan	345	84	58	.....	1,000	22,400	578¾
Green Bay (*Baie Verte*)	100	25	18	.....	500	2,000	578¾
Détroit de Mackinaw	50 Nonajouté ci-dessous.	20	10	200	40	.....	578¾
Baie Georgienne	130	55	40	.....	500	.....	576¾
Huron	270	105	70	900	450	23,000	576¾
Rivière Sainte-Claire	33	.....	.....	50	35	.....	.....
Lac Sainte-Claire	25	25	20	27	15	360	570¾
Rivière Détroit	25	3	1	37	20	.....	.....
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	566¾
Rivière Niagara	35	3	1	.....	30	.....	.....
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	240
Lac Saint-François	38	5	4	80	36	132	142
Lac Saint-Louis	15	7	5	68	30	75	58
Lac Saint-Pierre	30	9	7	40	8	200	0
Fleuve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières	186	.....	.....	.....	20	.....	.....
Parcours total de la navig. sur les lacs	2,112	Y compris les sections du fleuve				96,877	.....
do do	1,778	A l'exclus. des sections du fleuve				.....	.....

N° 9.—CANAL DES NAVIRES À TRAVERS LES BATTURES DU LAC SAINTE-CLAIRE, MICHIGAN, E.-U.

Le canal a été projeté en 1866, dans le but d'avoir un chenal droit traversant les battures du lac Sainte-Claire, ayant 13 pieds de profondeur et 300 pieds de largeur, pourvu de chaque côté d'une digue de 7,300 pieds de longueur. Les digues devant se composer de caissons en bois reposant sur des pilotis enfoncés dans le fond primitif de la batture, et remplis de matières extraites du chenal passant entre elles, chacune des digues devant être protégée des deux côtés par des palplanches. Les travaux furent achevés conformément à ce projet, en 1871.

Le projet en question fut modifié en 1873 de manière à donner un chenal de 16 pieds de profondeur et de 200 pieds de largeur. Cette modification fut complétée en 1874.

N° 10.—CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides de la rivière Sainte-Marie, qui relie les eaux des lacs Huron et Supérieur, est situé dans l'Etat du Michigan, et a été originairement projeté en 1837. Le canal ne fut cependant commencé que le 4 juin 1853, et le premier bateau franchit l'ancien canal le 18 juin 1855. Prix de l'ancien canal à la date du 14 mai 1855, $999,802.46. En 1870, l'agrandissement du canal fut commencé, et il a été ouvert à la navigation le 1er septembre 1881, mais il n'a été terminé qu'en 1882, époque à laquelle le coût de l'agrandissement s'élevait à $2,405,000. Le bief supérieur du canal agrandi est de 5,500 pieds de long, la largeur minimum de 108 pieds, et la largeur à l'entrée d'amont 500 pieds. La nouvelle écluse du canal agrandi est de 515 pieds de long, 80 pieds de large dans le sas, 60 pieds de large entre les portes, avec 16 pieds d'eau sur les seuils à l'eau basse moyenne; l'ascension totale varie de 16¾ à 18 pieds. Les deux vieilles écluses au pied du canal ont chacune 350 pieds de long, 70 pieds de large au haut de la chambre et 61 au plafond, 70 pieds entre les portes, avec 12 pieds d'eau sur les seuils.

Années.	Recettes brutes.	Tonnage.	Nombre de voiliers.	Nombre de bateaux à vapeur.	Nombre de passages.	Ouvert.	Fermé.
	$ cts.						
1855	4,374 66	106,296	.....	.....	.....	18 juin	23 nov.
1856	7,575 78	101,458	.....	.....	.....	4 mai	28 do
1857	9,406 74	180,820	.....	.....	.....	9 do	30 do
1858	10,848 80	219,819	.....	.....	.....	18 avril	20 do
1859	16,941 84	352,642	.....	.....	.....	3 mai	28 do
1860	24,777 82	403,657	.....	.....	.....	11 do	26 do
1861	16,672 16	276,639	.....	.....	.....	3 do	14 do
1862	21,607 17	359,612	.....	.....	.....	27 avril	27 do
1863	30,574 44	507,434	.....	.....	.....	28 do	24 do
1864	34,287 31	571,438	1,045	366	1,411	2 mai	4 déc.
1865	22,339 64	409,062	602	395	997	1er do	3 do
1866	23,069 54	458,530	555	453	1,008	5 do	3 do
1867	33,515 54	556,898	839	466	1,305	4 do	3 do
1868	25,977 14	432,563	817	338	1,151	2 do	3 do
1869	31,579 96	524,884	939	399	1,388	4 do	29 nov.
1870	41,896 43	690,825	1,397	431	1,828	29 avril	1er déc.
1871	33,865 45	752,100	1,064	573	1,637	8 mai	29 nov.
1872	41,232 44	914,735	1,212	792	2,004	11 do	26 do
1873	44,943 18	1,204,445	1,549	968	2,517	5 do	18 do
1874	38,922 97	1,070,857	883	901	1,734	12 do	2 déc.
1875	41,199 04	1,259,533	569	1,464	2,083	12 do	2 do
1876	46,867 30	1,541,676	684	1,733	2,417	8 do	26 nov.
1877	44,351 43	1,439,215	1,401	1,050	2,451	2 do	30 do
1878	49,437 00	1,667,136	1,091	1,476	2,567	8 avril	3 déc.
1879	41,385 63	1,677,071	1,403	1,618	3,121	2 mai	3 do
1880	44,552 78	1,734,890	1,718	1,735	3,503	28 avril	15 nov.
1881	Perception des péages discontinuée, 9 juin 1881.	2,092,757	1,706	2,117	4,004	7 mai	5 déc.
1882		2,468,088	1,663	2,739	4,774	21 avril	3 do
1883		2,042,259	1,458	2,620	4,315	2 mai	11 do
1884		2,997,837	1,710	3,608	5,689	23 avril	10 do

Jusqu'au 9 juin 1881, le canal était possédé et exploité par l'Etat du Michigan, et les péages perçus étaient affectés au paiement de frais d'exploitation. A neuf heures du matin, ce jour-là, la propriété et le contrôle du canal furent transférés aux Etats-Unis, et dès lors la navigation du canal devint libre.

Les tonnages donnés dans le tableau doivent être compris comme étant le " tonnage enregistré. " Les tonnages du " fret " diffèrent considérablement de cette colonne, mais ce n'est que depuis que le canal est passé sous le contrôle des Etats-Unis qu'on fait cette distinction entre les deux dans les registres du canal.

A part ceux énumérés sous le titre " voiliers " et " bateaux à vapeur," la colonne " nombre de passages " comprend tous les radeaux et autres embarcations non enregistrés qui sont passés dans le canal.

En 1879, le nombre était de		100
" 1880,	"	50
" 1881,	"	181
" 1882,	"	372
" 1883,	"	237
" 1884,	"	371

Un changement dans les lois prescrivant la manière de calculer le tonnage pour l enregistrement fut mis en vigueur en 1883, et il en est résulté dans le chiffre du tonnage enregistré une réduction inférieure à celle de 1882, tandis que de fait le tonnage réel (tonnage de " fret ") qui est passé dans le canal en 1883 a excédé celui de 1882 de 237,584 tonneaux, et en 1884, il y a eu un nouvel excédant de 605,898 tonneaux, comme suit :

1882,	tonnage enregistré,	2,468,088.	Tonnage de fret,	2,029,520
1883,	"	2,042,259.	"	2,267,105
1884	"	2,997,837.	"	2,873,003

Voir n° 63,286 du brig. général Poe, A. E.-U.

N° 11.—TABLEAU indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation ; aussi, les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargement.	
Lachine	270	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall	200	55	9	180	54	9	750
Williamsburg	200	45	9	180	44	9	700
Welland	270	45	12	250	44	12	1,000
Ecluse de Saint-Ours	200	45	7	180	44	7	600
Chambly	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau	134	33	5	120	31½	4½	250
Sainte-Anne	200	45	9	180	44	9	700
Carillon	200	45	9	180	44	9	700
Grenville	200	45	9	180	44	9	700
Culbute	200	45	6	180	44	6	550
Saint-Pierre	200	49½	18	199	49	17½	1,000
Rivière Trent	131	32½	4½				
Canaux des Etats-Unis.							
Erié	110	18	7	102	17½	6½	220
Champlain	100	18	5	92	17½	4½	80
Sault-Ste-Marie (nouv.).	515	80	16	490	58	16	Pour pass. plusieurs navires.
do (ancien)	350	70	12	320	67	12	2,000

(Pour les détails sur les canaux, *voir* les profils sous forme de tableaux, nos 4, 5, 12, 13, 14, 15 et 29 de l'annexe n° 30 du rapport général des travaux publics, 1867 à 1882).

N° 12.—Lac Saint-Jean.

Le lac est à une distance d'environ 100 milles statutaires de Québec, en droite ligne ; 41½ milles par le chemin le plus court à partir de Chicoutimi, et à 110·97 milles statutaires de Tadoussac, *viâ* la Petite-Décharge de la rivière Saguenay.

Sa plus grande longueur depuis Belle-Rivière, près du pied du lac, à son extrémité sud-est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mistassini, en remontant à la tête du lac à son extrémité nord-ouest	27¾ mil. sta.
Sa plus grande largeur, depuis l'embouchure de la rivière Péribonca jusqu'à l'embouchure de la rivière Ouiatchouan, ou du nord au sud, en suivant le méridien	20 "
Sa largeur en suivant le méridien au centre du lac	17½ "
Contour du lac, suivant la carte publiée par le commissaire des terres de la Couronne, Québec, en 1880	85 "
Superficie du lac d'après E. E. Taché, sous-commissaire des terres de la Couronne, Québec	365 40 "
L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de Québec, en date du 8 mars 1881	278 pieds.
L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après la carte régionale de 1880	300 "
Elévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après Richardson, à l'embouchure de la rivière Ashuapmouchouan, en juin 1870	293 "
On dit que la profondeur du lac est généralement de 3 pieds à un mille du rivage, qu'elle varie de 12 à 14 pieds en gagnant le large sur une distance de 1½ mille à 3 milles du rivage, et qu'elle est de 60 pieds vers le milieu du lac	3 à 60 pds.

Voir la note 8, partie III, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Bouchette, dans son dictionnaire topographique, représente la profondeur du lac comme étant de 240 pieds au centre.

En 1884, M. Joseph Rosa, l'ingénieur dirigeant des travaux dans le district du Saguenay, ayant reçu instruction de constater la profondeur du lac vers le centre, dit dans une lettre adressée au député du ministre des Travaux publics, en date du 18 juin 1884, que la plus grande profondeur du lac est de 225 pieds ; et que la profondeur moyenne varie de 72 à 90 pieds dans la partie la plus profonde du lac.

Au printemps, les eaux du lac montent de 15 à 34 pieds au-dessus du niveau d'hiver, et cela dans l'espace de quinze jours.

En automne, elles montent subitement de 3 à 4 pieds, durant les grands vents, mais seulement pour peu de temps.

Les inondations du printemps retardent considérablement la culture sur de grandes étendues de terres, autour du lac, ce qui a fait le sujet de nombreuses plaintes.

Sa Grandeur Mgr Racine, évêque de Chicoutimi, dans une lettre (n° 10,666) en date du 29 décembre 1880, à sir Hector L. Langevin, ministre des travaux publics, dit que l'écoulement des eaux du lac a beaucoup diminué depuis que le gouvernement a fait construire une glissoire et des digues à la tête de la "Petite-Décharge," et il demande en conséquence au gouvernement d'améliorer l'autre issue appelée la "Grande-Décharge"

Il a été accédé à cette demande, et les améliorations requises sont en voie d'exécution.

Exploration hydrographique.

Vers le commencement de juillet 1883, par ordre du ministre des Travaux publics, une exploration hydrographique du lac Saint-Jean a été commencée dans le but d'aviser aux moyens à prendre pour améliorer la navigation de ce lac.

Les vents.

Les vents du nord-ouest et du sud-ouest sont ceux auxquels le lac est le plus exposé.

La glace.

La glace commence à se former en novembre, et après le 10 décembre elle est devenue assez épaisse sur le lac pour permettre aux plus grosses charges d'y passer en sûreté.

La glace commence à disparaître sur les bords du lac vers le milieu d'avril.

Il en est complètement libre vers le 12 de mai.

Le lit du lac.

Le lit du lac, suivant sir William Logan, et M. Richardson, un de ses aides, est formé d'une pierre calcaire qui s'élève à la surface sur la rive ouest.

Une description complète de la formation géologique de la région du lac Saint-Jean est donnée dans le rapport de la Commission géologique du Canada, depuis son commencement jusqu'à l'année 1863, où il fut publié. *Voir* les extraits dans la note H, partie III, annexe n° 8, Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Pour plus amples détails relativement au climat, au sol, aux forêts, établissements, etc., des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, *voir* l'annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Débordement du lac Saint-Jean.

M. Thomas Guerin, un des ingénieurs du département des travaux publics, qui a consacré bien des années à l'étude de questions relatives à la science hydraulique, a été chargé, en 1885, de calculer la quantité d'eau fournie au lac par ses tributaires, pour qu'il puisse être suggéré un moyen de diminuer le débordement, et l'inondation des terres fertiles aux alentours du lac Saint-Jean, qui est la conséquence de ce débordement.

G. F. B.

N° 13.—ROUTE D'EAU.

DEPUIS Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean, d'après la carte de l'Amirauté corrigée jusqu'à 1871, et celle qui a été publiée à Québec en 1880 par le département des terres de la couronne.

Noms des places.	Distance en milles. Par le routier imprimé. Marins.	Par la carte. Marins.	Statut.	Largeur de la rivière Saguenay en milles. Marins.	Statut.	Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
							En brasses.		
Tadoussac	0·00	0·00	0 00	0·75	0·86	Côté N.-E.	104	Mouillage..	Les côtes en arrière ont 400 pieds de hauteur.
Anse-à-l'Eau	0·50	0·50	0·58	0·80	0·92	do	88		
Anse-à-la-Barque	1·00	1·10	1·27	1·00	1·15	do	100	do ...	Les côtes en arrière ont 1,080 pieds de hauteur.
Baie et rivière Saint-Etienne	10·50	9 00	10·35	1·15	1·32	Côté S.-O.	50	do ...	
Rivière Sainte-Marguerite	.....	13 00	14·95	1·00	1·15	Côté N	72		
Iles St-Louis (pointe inférieure)	17·00	24·90	17·14	1·30	1·50	½ m. de la rive S.	39	do ...	
Ile Saint-Barthélemi	18·00	16·50	18·98	1·20	1·38	Près de la rive N.	90	do ...	
Rivière Petit-Saguenay	.....	18·50	21·28	1·30	1·50	Côté S.	90		
Rivière et anse Saint-Jean	24·00	21·80	25·07	2·50	2·88	do	118	do ...	
Anse du Cap Etermité	.....	28·00	32·20	2·00	2·30	Côté S.-O.			
Cap Eternité	30·00	28·50	32·78	0·90	1·04	Côté S.	146	.....	Les côtes en arrière sont de granit syénitique et de 1,500 pieds de hauteur
Pointe-Trinité	.....	32·00	36·80	1 70	1·96	Côté N.	145		
Tableau	.....	35·00	40·25	1·30	1·50	Côté S.	142		
Descente-des-Femmes	42·00	40 20	46·23	1·90	2·18	Côté N.	118	Mouillage..	Côtes de granit syénitique et de gneiss.
Cap-à-l'Est	47·50	45 00	51·75	1·80	2·07	do	118		
Mi-ch. entre C. à l'E. et C. à l'O.	47·00	46·00	52·90						
Cap-à-l'Ouest ou pd. de la Baie des Ha! Ha!	.....	46·60	53 59	1·80	2·07	do	80	do ...	Vis-à-vis le Cap-à-l'Ouest.
	.....	.....	.....	1·20	1·38	Dans le chenal...	80		
					2 88	Côté O	5 près du riv.		
Tête de la Baie des Ha! Ha!	55·00	52·40	60·26	2 50	1·84	Côté N.	60	do	
Petits-Ilets	53·00	50·00	56 50	1·60	1·73	do	3½	do	
Pointe-aux-Roches	57·00	55·00	63·25	1·50	0·52	Côté S.	2	do ...	De Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la rivière varie de 3 à 4, 2 et 5 dixièmes de mille statutaire.
Chicoutimi	65·00	61·93	71 22	0·45	0·46	do			
Rivière Chicoutimi	.....	62·80	72·22	0 40					
Riv. des Vases, Terres-Rompues	.....	67·15	77·22	0·20 to 0·50	0 23 to 0·58	Côté N	2 à 1		
Rivière Shipshaw	.....	68·02	78·22	0·40	.....	do	Pas de sondages.	La mer m. jusqu'ici.	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
Rivière-aux-Sables	.....	69·76	80·22	.....	.....	Côté S.	do		
Grand Remous ou rivière des Aulnaies, près la ligne de canton Kinogami	.....	73·02	83 97	0·50	0·58	Côté N.	do		

Rivière Duclos	.....	76·50	87·97	.....	.....	do	do			
do Gervais	.....	82·58	94·97	.....	.....	do	do			
Jonction de la Grande et Petite Décharges	.....	86·28	99·22	.....	.....	Entre N. et S....	do			
Embouchure de la Petite Décharge, pied du lac St-Jean	.....	96·50	110·97	0·50	0·58	Extrémité N.-E. du lac.	do	...	.....	Dans la direct. de l'O., à l'ext. orientale du lac St-Jean.
Embouchure de la Grande-Décharge, pied du lac St-Jean.	.....	97·58	112·22	1·00	1·15	do ...	do	...	.....	Dans la direct. N.-O., à l'extrém. orient. du lac St-Jean.
Rivière Mistassini, *viâ* Grande Décharge	.....	119 32	137·22	0·65	0·75	Extrémité N.-O. du lac.	do	...	.....	Sur une ligne droite à travers le lac jusqu'à son extrémit. occidentale ou supérieure.
Rivière Mistassini, *viâ* Petite Décharge	.....	118·02	135·72	.....	.....	do ...				
Rivière Péribonca, *viâ* do do	.....	113·45	130·47	0·87	1·00	Côté le plus au nord du lac....	do			
do Chomouchouan do do	.....	118·23	135·97	0·44	0·50	Ext. S.-O. du lac	do			
do Ouiatchouan do do	.....	113·02	129 97	.....	.....	Rive S do	do			
do Métabetchouan do do	.....	107·80	123·97	.....	.....	do do	do			

NOTE.—Les distances mesurées sur la carte de l'Amirauté sont correctes. Celles qui sont données par le routier du Saint-Laurent publié [illegible] la baie Sainte-Etienne jusqu'à Chicoutimi, paraissent comprendre 1½ mille depuis Tadoussac jusqu'à l'embouchure du Saguenay.—G.F.B.

N° 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1885, inclusivement.

Année.	Nombre de voyages.	Tonnage.	Equipage.	Steamers.
1840	2	524	40	Unicorn.
1841	1	262	20	do
1842	1	250	20	North America.
1843	5	1,830	120	do et Alliance.
1844	4	1,165	90	Alliance.
1845	5	861	95	Pocahontas.
1846	6	*1,128	112	Lady Colborne.
1847	.....	.....	.....	
1848	3	1,620	60	Alliance.
1849	9	1,035	135	Rowland Hill.
1850	9	1,035	135	do
1851	9	1,035	135	do
1852	9	1,035	135	do
1853	15	2,145	225	Saguenay.
1854	15	2,145	225	do
1855	15	2,145	225	do
1856	15	2,145	225	do
1857	15	2,145	225	do
1858	15	2,145	225	do
1859	15	2,145	225	do
1860	15	2,145	225	do
1861	19	5,320	570	Magnet.
1862	19	5,320	570	do
1863	19	5,320	570	do
1864	21	5,880	630	do
1865	21	5,880	630	do
1866	31	8,505	930	do et Champlain.
1867	54	27,706	2,085	do et Union.
1868	42	19,880	1,560	do do
1869	77	36,593	2,255	do do
1870	84	39,526	2,395	Advance, St. George, Clyde, Magnet, Union et Clyde.
1871	89	41,568	2,585	do do
1872	80	30,155	1,630	Union et Clyde.
1873	{ 14	6,100	280 }	St. George, Clyde, Union, Saguenay.
	{ 91	77,208	2,730 }	
1874	81	71,148	2,400	Saguenay, Union, St. Lawrence.
1875	88	76,666	2,640	do do
1876	90	81,115	2,700	do do
1877	96	82,356	2 880	do do
1878	106	92,861	3,180	do do
1879	78	72,929	2,340	do et St. Lawrence.
1880	77	73,985	3,250	do do
1881	100	69,598	3,500	do Union, St. Lawrence et Chicoutimi.
1882	67	66,959	2,880	do et St. Lawrence.
1883	78	70,256	3,120	do et Union.
1884	85	70,095	3,400	do do
1885	77	60,087	3,080	St. Lawrence et Union.

*En 1847 les bateaux à vapeur étaient employés au service de transport des immigrés de la Grosse-Ile à Montréal.

Voir n° 63,156, daté du 14 novembre 1885, de M. A. Gaboury, secrétaire de la Compagnie de Navigation à la vapeur du Saint-Laurent, Québec.

N° 15.—TABLEAU des navires d'outremer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1885, inclusivement, donnant le nombre des navires, leurs tonnage et équipage, pour chaque année et chaque port.

Année.	Chicoutimi.			Tadoussac.			Les Escoumains.			Sault-au-Cochon.		
	Nomb. de navires	Tonnage enregistré.	Equipages.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipages.	Nomb de navires.	Tonnage enregistré.	Equipages.	Nomb. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipages.
1840												
1841												
1842												
1843												
1844												
1845												
1846												
1847												
1848												
1849												
1850												
1851												
1852	45	19,908	617									
1853	23	10,478	329									
1854	23	13,738	358									
1855	9	5,771	160									
1856	26	12,235	285									
1857	21	13,480	324									
1858	13	8,749	232									
1859	28	14,534	406									
1860	31	15,853	475									
1861	31	21,999	541									
1862	13	10,758	263									
1863	21	12,244	310									
1864	19	12,395	310									
1865	18	14,767	385									
1866	28	19,812	533									
1867	13	7,892	174									
1868	17	12,301	304									
1869	25	17,215	383	18	11,275	254	8	8,215	246			
1870	15	11,355	243	6	4 936	101						
1871	15	11,714	242	4	2,057	50						
1872	34	22,077	494	1	531	12						
1873	31	19,826	458	3	1,715	38						
1874	44	25,270	620	7	3,170	79	6	3,127	76	1	498	14
1875	34	17,266	442	5	2,021	57	1	654	14	6	3,275	77
1876	28	15,682	379	3	776	29	5	1,214	61	3	1,454	35
1877	27	18,093	398	5	3,215	73	1	271	91	8	4,441	101
1878	34	23,375	505	7	2,735	77	5	1,752	59	8	3,745	102
1879	34	18,160	420	6	2,583	67	.....	.....	.....	5	3,631	73
1880	42	23,907	543	4	1,855	48	7	2,578	80	10	4,494	117
1881	34	19,584	431	8	4,104	96	8	3,971	104	7	3,777	85
1882	29	17,614	372	2	1,149	26	7	3,424	92	5	2,994	62
1883	36	20,831	452	4	2,306	52	4	1,729	46	10	4,512	115
1884	33	17,058	384	3	2,007	43	11	5,256	135	7	3,298	81
1885*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Voir n° 54,634, 12 décembre 1884, de l'honorable J. G. Blanchet, percepteur des douanes, Québec. Pour plus amples détails *voir* l'annexe n° 8, du Rapport général des Travaux publics, 1867-1882

* Les états de 1885 ne sont pas parvenus à temps pour être publiés.

N° 16.—FLEUVE SAINT-LAURENT ET ROUTE DAWSON.

N° 5.—Du Détroit de Belle-Ile à Port-Arthur (Prince-Arthur's Landing), sur la côte nord du lac Supérieur, et jusqu'à Winnipeg.

De	A	Sections de la voie.	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total jusqu'au Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Québec	Golfe et fleuve Saint-Laurent	826	826
Québec	Pied du Sault Sainte-Marie	Fleuve et lacs du Saint-Laurent	1,160	1,986
Pied du Sault Ste-Marie	Tête du Sault Sainte-Marie	Canal du Sault Sainte-Marie	1	1,987
Tête du Sault Ste-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	270	2,264
Port-Arthur	Lac Shebandowan	Route Dawson, par terre	45	2,309
Lac Shebandowan	Pied du lac La Pluie	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages	192	2,501
Pied de la riv. La Pluie	Tête de la rivière La Pluie	Route Dawson, en passant par le canal de Fort-Frances	$\frac{1}{6}$	$2,501\frac{1}{6}$
Tête de la riv. La Pluie	Angle Nord-Ouest du lac des Bois	Route Dawson, par la rivière La Pluie et le lac des Bois	$119\frac{5}{8}$	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois	Fort-Garry, Winnipeg	Route Dawson, par terre	95	2,716

Le trajet, par bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de... 530 milles statutaires.
Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages de Port-Arthur à Fort-Garry, Winnipeg..... 452 do
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Port-Arthur à Winnipeg..... 429 do

Pour les détails sur la route entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, à Fort-Garry (Winnipeg), *voir* les rapports de S. J. Dawson, I.C., 20 avril 1868, et du 1er mai 1869, imprimés par ordre de la Chambre des communes du Canada, en 1868 et 1869.

En 1884, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a mis sur la route trois puissants vapeurs bâtis sur le Clyde, et éclairés à l'électricité, l'*Algoma*, l'*Alberta* et l'*Athabasca*, allant de Owen's Sound, sur le lac Huron, par le canal du Sault Sainte-Marie, jusqu'à Port-Arthur, sur le lac Supérieur.

G.F.B.

N° 17.—TABLEAU des distances approximatives entre divers points, depuis l'embouchure de la rivière Rouge, à la tête du lac Winnipeg, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord, ou cours principal de la Saskatchewan, dans la direction du pied du lac, et, de là, en suivant la Saskatchewan, jusqu'à Fort-Edmonton, d'après les cartes publiées en 1878, 1880, etc.

Nom des localités.	Distances intermédiaires.	Distances totales de l'embouchure de la R. Rouge.
Lac Winnipeg.	Milles.	Milles.
1. De l'embouchure de la rivière Rouge à celle de la Saskatchewan, ou de la tête du lac Winnipeg jusqu'au Grand-Rapide, dans la direct. du pied du lac. ...	260	260
Saskatchewan-Nord ou cours principal de la Saskatchewan.		
2. De l'embouchure de la Saskatchewan, sur le lac Winnipeg, au Grand-Rapide, jusqu'au pied du lac des Cèdres	20	
3. Du pied à la tête du lac des Cèdres	30	
4. De la tête du lac des Cèdres à Cumberland-House	115	
5. De Cumberland-House au rapide de Tobin	52	
6. Du rapide de Tobin à Fort-à-la-Corne	92	
7. Du Fort-à-la-Corne aux "Fourches," Saskatchewan Nord et Sud	14	
8. Des "Fourches" de la Saskatchewan au Rapide de Cole	9	
9. Du rapide de Cole à Carleton-House	71	
10. De Carleton-House à Battleford, sur la ligne proj. du c. de fer C. du Pacifique	110	
11. De Battleford à Fort-Pitt	95	
12. De Fort-Pitt à Fort-Saskatchewan	185	
13. De Fort-Saskatchewan à Fort-Edmonton	20	
Total de l'embouchure de la rivière Rouge au Fort-Edmonton, env. 30 milles en amont de l'intersection de la ligne projetée du ch. de fer C. du Pacifique	.....	318 1,073

Voir pages 392 à 395, note A, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.
G.F.B.

N° 18.—OBSERVATIONS.

Entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton, trois vapeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson font le service; l'un deux fait le trajet entre la rivière Rouge et la Grande-Chute, près du lac Winnipeg. Les navires ne peuvent franchir cette chute. A ce point la compagnie a construit un tramway long d'environ quatre milles, ce qui nécessite le transbordement des passagers et du fret.

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point à Fort-Edmonton, 410 milles.

Le trajet total est de 1,073 milles, et il se fait, dit-on, en quinze jours à peu près.

A l'époque des eaux basses, on n'a, dit-on, que trois à quatre pieds d'eau, et même moins.

Pour plus amples détails, *voir* l'annexe, page 65 du Rapport du ministre des Travaux publics, 1879-80, n° 11,090.

Pour les distances entre Port-Arthur et Winnipeg, et de là vers l'ouest par le chemin de fer Canadien du Pacifique, *voir* l'annexe n° 30, parties III et IV du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.—G.F.B.

N° 19.—Cours et nappes d'eau navigables—Territ. du Manitoba et du Nord-Ouest.

Noms des lacs et rivières.	Longueur.	Longueur moyenne.	Profondeur moyenne.	Observations.
	Milles.	Pieds.	Pieds.	
Lac Winnipeg	300	.....	.....	
Lacs Manitoba et Winnipegoosis	230	.....	.....	
Rivière Rouge (limites du Manitoba)	90	.....	.....	Le bateau à vapeur *Anson Northup* inaugura la navigation à vapeur sur cette rivière.
Rivière Assiniboine	350	150	4	
Rivière Souris (probable)	120	100 à 135	2 à 3½	
Lac et rivière Qu'Appelle	200	70 à 100	2 à 4½	
Lac Long	40	.....	.....	
La riv. Saskatchewan (Tronc principal)	400	.....	.....	*Voir* n° 18.
La Saskatchewan (Branche du Nord)	800	.....	.....	Le bateau à vapeur en fer *Lily*, appartenant à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, fait la desserte de cette rivière depuis cinq ans.
La Saskatchewan (Branche du Sud)	1,000	750 à 2000	5 à 8	
Lac et rivière Athabaska	500	800	.....	
Rivière de la Paix	700	.....	.....	
Rivière Mackenzie et lac des Esclaves	1,500	1200 à 3000	20 à 300	
Le Petit lac des Esclaves	75	.....	.....	

N° 20.—RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

Extrait de l'ouvrage de Macoun sur le Manitoba et le Grand Nord-Ouest, publié en 1882.

Une évaluation approximative du débit, en pieds cubes, des bras nord et sud et du cours principal de la Saskatchewan, évaluation faite par le professeur H. Y. Hind, en 1858, donne les résultats suivants:

	Pieds cubes par heure.
Branche sud	123,425,616
Branche nord	91,011,360
Rivière Saskatchewan à Fort-à-la-Corne	214,441,290
" " près de la rivière aux Cerfs	206,975,000

Pour les détails au sujet de la Saskatchewan, *voir* pages 392 à 395 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour plus amples informations sur la rivière Saskatchewan, *voir* le Rapport fait par le professeur H. Y. Hind et publié par ordre de la législature du Canada en 1859.

N° 21.—Noms des navires qui ont fréquenté les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest en 1878 et 1879, d'après l'ouvrage de Macoun publié en 1882.

Nom du navire.	Nom de la rivière ou du lac qu'il fréquente.	Navire canadien ou américain.	Observations.
Alpha	Assiniboine et R. Rouge infér.	Canadien	Appartient à la compagnie dite : " Winnipeg and Western Transportation Company."
Cheyenne	do	do	
Swallow	Riv. Rouge infér.	do	
Prince Rupert	do	do	
Keewatin	do	do	
Ellen	do	do	
Colville	Lac Winnipeg	do	Appartient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson.
Northcote	Saskatchewan	do	do do
Lilly	do	do	do do
Marquette	Assiniboine	do	
Manitoba	Rivière Rouge	Américain	Appartient à la Compagnie de transport de Kittson ou de la Rivière-Rouge; cette compagnie possède aussi quatorze barges de 1,800 tonneaux.
Dakota	do	do	
Selkirk	do	do	
Minnesota	do	do	
Grandin	do	Indépendant	Appartient à la grande ferme Grandin.

Voir annexe n° 8, page 392 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

N° 22.—PORT-NELSON.

Extrait de l'ouvrage de Macoun sur le Manitoba et le Grand Nord-Ouest, publié en 1882.

Port-Nelson est de quatre-vingts milles, environ, plus rapproché de Liverpool que New-York (en passant par le détroit d'Hudson). Il se trouve à l'embouchure d'un fleuve parfaitement navigable, déchargeant un volume d'eau double de ceux des bras nord et sud réunis de la Saskatchewan, et qui se jette dans la mer par une dépression étroite des Laurentides, dont la chute est d'environ vingt pouces au mille, ou, en chiffres ronds, de sept cents pieds, sur un parcours d'un peu plus de quatre cents milles statutaires, à partir du point où il débouche du lac Winnipeg.

En outre, Port-Nelson est presque à la même distance que Québec de Toronto de la lisière d'une vaste région fertile, au nord-ouest, dont la superficie dépasse deux cents millions d'acres.

Depuis plus de deux cents ans, de deux à cinq voiliers en moyenne, fréquemment escortés par des vaisseaux de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique à destination de Port-Nelson, ou autres ports de la baie d'Hudson, et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons, par la seule voie praticable, le détroit d'Hudson.

Pour les détails sur la voie de navigation des régions arctiques et de la baie d'Hudson, *voir* l'annexe n° 8, pages 390 à 392, du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Voir aux pages 398 à 405 du même rapport, les notes sur les régions arctiques et la route de la baie d'Hudson.

En 1884 et 1885, un navire a été envoyé à la baie d'Hudson par le gouvernement fédéral, pour y constater quelle est la durée de la navigation ainsi que les moyens d'entrée et de sortie pour les bâtiments fréquentant cette baie.—G. F. B.

N° 23.—TABLEAU DES PRINCIPALES RIVIÈRES du monde, comparées avec le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Outaouais.

Noms.	Etendue de drainage en milles carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde.			Autorité.
			Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.	
Amazones	2,400,000	4,000	.....	.....	1,700,000	Encyclopœdia Britannica
Mississipi	1,226,000	4,400	447,200	.....	1,270,000	C. Ellet, fils.
Saint-Laurent	565,000	2,600	.....	900,000	.....	A. J. Russell, écr.
Niagara	237.300	.....	370,589	389,000	406,000	Rapp de l'Etat de N.-York
Ganges	432,000	1,680	86,300	207,000	494,207	Sir C. Lyell.
Nil	520,200	2,240	23,100	220,000	.....	Encyclopœdia Britannica.
Ohio, à Wheeling	25,000	.....	1,400	.....	260,277	C. Ellet, fils.
Tamise	5,000	215	1,330	.....	7,900	Encyclopœdia Britannica.
Rhône	38.000	560	7,000	21,000	204,000	D'Aubuisson.
Rhin	88,000	700	13,400	33,700	164,000	do
Ottawa (Grenville)	80,000	700	35,000	85,000	150,000	Explorat. de l'Outaouais.
Riv. des Français	4,700	.....	9,500	.....	.....	do

Voir rapport de T. C. Clarke, I.C., 2 janvier 1860, sur son exploration pour la canalisation de l'Outaouais.

ANNEXE No 25

PARTIE II.

TABLES DES DISTANCES, Etc.

ROUTES DE L'OCÉAN

ENTRE LES

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS

DANS

L'AMÉRIQUE DU NORD

ET CEUX DES

PAYS ÉTRANGERS.

ANNEXE No 25—*Suite.*

PARTIE II.

SOMMAIRE DES TABLES DES DISTANCES.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

6.—Distances jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Portland, Etat du Maine, et Québec.

7.—Des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, à Liverpool, au Hâvre, à la Havane et à Rio-Janeiro.

8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

9.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Couchant, ou à l'Amérique du Nord, aux Antilles, à l'Amérique du Sud, à l'Asie, etc.

10.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant ou à l'Inde, la Chine, le Japon et l'Australie, par voie de terre.

11.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant, par le Cap de Bonne-Espérance.

12.—Tableau des latitudes et des longitudes des principaux ports canadiens.

13.—Grand cercle ou distances en ligne directe des principaux ports de l'Amérique du Nord et de Terreneuve à l'Angleterre et au Japon.

14.—Définition du mille géographique ou marin et du mille statutaire.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	À	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	121
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Phare, extrém. ouest d'Anticosti	do	176	202
Extr. ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côte du Labrador	Golfe Saint-Laurent	175	201
Cap Whittle	Phare de Belle-Ile, entrée est du détroit	do	200	240
Belle-Ile	Malin-Head, nord de l'Irlande	Océan Atlantique	1,750	2,013
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Ir'd.	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, *viâ* Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.			2,661	3,060

N° 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,016	4,618
N.B.—La route du détroit de Belle-Ile comparée à celle du Cap Race est plus courte de	158	182

N° 3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Pointe-Métis	do	22	25
Métis	Cap Ste-Anne-des-Monts	do	71	82
Cap Ste-Anne-des-Monts	Cap de la Madeleine	do	46	53
Cap de la Madeleine	Pointe de la Renommée	do	29	33
Pointe de la Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap St-Pierre-de-Miquelon	Golfe Saint-Laurent	323	394
Cap St-Pierre-de-Miquelon	Cap Race	Océan Atlantique	132	152
Cap Race	Malin-Head	do	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlande	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,819	3,242

N° 4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur, Fond-du-Lac, à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,174	4,800
N.B.—La route du Cap Race comparée à celle du détroit de Belle-Ile est plus longue de	158	182

N° 5.—De Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing), rive nord du lac Supérieur, à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Port-Arthur, rive nord du lac Supérieur, à Québec	1,250	1,438
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis Port-Arthur jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	3,911	4,598
N.B.—La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de	158	182

N° 6.—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E.; Saint-Jean, N.-B.; Portland, Etat du Maine, et Québec, d'après la carte de Colton, en date de 1861.

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Distance en milles. Géographiques	Statutaires.
Halifax, N.-E.	Cap Clair	Trav. del' Atlant. jus. l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,200	2,530
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,530	2,910

De Saint-Jean à Liverpool, par le Cap Clair.

Saint-Jean, N.-B.	Cap Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse.	180	207
Cap Sable	Cap Clair	Trav. del'Atlant jus. l'ext S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	230	380
		Total	2,820	3,243

De Portland à Liverpool, par le Cap Sable et le Cap Clair.

Portland, Etat du Maine.	Cap Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'à l'extrémité S.-O. de la Nouvelle-Ecosse.	210	242
Cap Sable	Cap Clair.	Trav. del'Atlant jus. l'ext. S.-O. del'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,850	3,278

De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

Québec	Cap Race	Fleuve et golfe Saint-Laurent jusqu'à la pointe S.-O. de Terreneuve	827	951
Cap Race	Malin-Head	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. N. de l'Irlande	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	Descente du Chenal Nord	182	221
		Total	2,819	3,242

De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande...	2,661	3,060

Pour plus amples détails, *voir* les tables de distances qui précèdent.—G. F. B.

N° 7.—Table des distances des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, Liverpool, Hâvre, Havane et Rio-Janeiro.

		Milles géographiques.
De Portland, Me., à	Liverpool	2,850
De Louisbourg, N.-E., à	Galway	2,100
do	Liverpool	2,350
do	Hâvre	2,450
do	Havane	1,700
do	Rio-Janeiro	5,200
De Halifax, N.-E., à	Galway	2,240
do	Liverpool	2,500
do	Hâvre	2,600
do	Havana	1,600
do	Rio-Janeiro	5,100
De St-Jean, N.-B., à	Galway	2,450
do	Liverpool	2,700
do	Hâvre	2,800
do	Havane	1,550
do	Rio-Janeiro	5,050
De Québec à	Louisbourg, par le Cap Nord	472
do	Galway { par Belle-Ile	2,392
	Galway { par le Cap Race	2,700
do	Liverpool { par Belle-Ile (2,651 ; carte de Colton)	2,649
	Liverpool { par le Cap Race (2,819 do	2,808
do	Hâvre { par Belle-Ile	2,810
	Hâvre { par le Cap Race	2,939
do	Havane	2,891
do	Rio-Janeiro	5,546
De Boston à	Galway	2,600
do	Liverpool	2,895
do	Hâvre	2,993
do	Havane	1,530
do	Rio-Janeiro	4,935
De New-York à	Galway	2,700
do	Liverpool	3,095
do	Hâvre	3,228
do	Havane	1,240
do	Rio-Janeiro	4,885
De Philadelphie à	Liverpool	3,275
do	Hâvre	3,358
do	Havane	1,190
do	Rio-Janeiro	4,990
De Baltimore à	Liverpool	3,450
do	Hâvre	3,543
do	Havane	1,160
do	Rio-Janeiro	5,000
De Richmond à	Liverpool	3,380
do	Hâvre	3,473
do	Havane	1,090
do	Rio-Janeiro	4,930
De la Nouv.-Orléans à	Liverpool	4,780
do	Hâvre	4,838
do	Havane	595
do	Rio-Janeiro	5,315

N° 8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

De	A	Distances intermédiaires en milles.	Total des milles.	Observations.
Montréal	Québec	160	.....	Cette compagnie n'a fait le service que pendant une courte période et l'a cessé parce qu'elle ne pouvait pas remplir les conditions imposées par le gouvernement français pour lui permettre de réclamer la subvention promise par ce gouvernement.
Québec	Gaspé	350	510	
Gaspé	Halifax	400	910	
Halifax	Saint-Thomas	1,584	2,494	
Saint-Thomas	Para	1,326	3,820	
Para	Maranhao	390	4,210	
Maranhao	Ceara	440	4,650	
Ceara	Pernambouc	390	5,040	
Pernambouc	Bahia	430	5,470	
Bahia	Rio-Janeiro	825	6,295	
		6,295		

N° 9.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours, d'Angleterre à l'Occident—Canada, Etats-Unis, Antilles, Amérique du Sud, Asie, etc.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Liverpool	New-York	3,046	12	
do	Québec	2,634	10	
Southampton	Saint-Thomas (Antilles)	3,570	14	
do	Jamaïque do	4,270	17	
do	Colon ou Aspinwall (Amériq. Centrale)	4,820	19	
do	Panama do	4,860	20	
do	Calao (Amérique du Sud)	6,250	29	
do	Valparaiso do	7,650	39	
do	Demerara do	4,460	20	
do	Bahia (Brésil)	4,408	22	
do	Rio-Janeiro (Brésil)	5,140	26	
do	Buenos-Ayres (La Plata)	6,178	31	
do	San-Francisco (par Panama)	8,190	35	
do	Victoria, C.-B. do	8,950	42	
do	Wellington (N.-Zélande) (par Panama)	11,400	48	
do	Yokohama (Japon) do	12,710	56	
do	Shanghai (Chine) do	13,745	61	

N° 10.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne des voyages, en jours, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australie, par voie de terre.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Gibraltar, Europe	1,151	5	
do	Malte, Méditerranée	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique	2,951	14	
do	Suez do	3,203	15	
do	Aden do	4,511	21	
do	Bombay, Inde	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde	6,645	32	
do	Madras do	7,190	36	
do	Calcutta do	7,960	40	
do	Penang do	7,858	38	
do	Singapour do	8,239	40	
do	Hong-Kong, Chine	9,676	49	
do	Shanghaï do	10,546	54	
do	Pékin do	11,273	59	
do	Nagasaki, Japon	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie	9,975	48	
do	Melbourne do	11,315	54	
do	Sydney do	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande	13,083	64	
do	Otago do	12,423	62	

La durée ci-dessus peut être abrégée de 4 jours par la route continentale de Londres à Marseilles *viâ* Paris, et de là à Alexandrie être réduite à 9 jours au lieu de 14, que prend le voyage par voie de Gibraltar.

N° 11.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univer avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours. Route du Levant par le Cap de Bonne-Espérance.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Cap de Bonne-Espérance	5,850	38	
do	Natal	6,570	44	
do	Ile Maurice	8,162	53	
do	Madras, Inde	13,000	66	
do	Calcutta, Inde	13,770	69	
do	Melbourne, Australie	11,720	60	
do	Sydney do	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande	13,040	70	
do	Auckland do	13,540	72	
Melbourne, Australie	Liverpool, par le Cap-Horn	13,200	66	

Voir carte du monde par Mercator.

N° 12.—TABLEAU des latitudes et longitudes des principaux ports canadiens.

	Latitude nord.			Longitude ouest.		
	°	'	"	°	'	"
Halifax, N.-E., observatoire de l'arsenal maritime	44	39	04	63	35	00
Louisbourg, N.-E., phare	45	54	39	59	57	15
Sydney do tour de l'église anglicane	46	08	45	60	12	50
Pictou do tour de la douane	45	40	50	62	42	10
Charlottetown, I.P.-E., édifice provincial	46	14	10	63	07	37
Saint-Jean, N.-B., boule horaire sur la douane	46	16	42	66	03	45
Frédéricton, N.-B.	46	03	00	66	38	15
Québec, Qué., citadelle	46	49	12	71	12	15
Trois-Rivières, Qué	46	23	00	72	33	00
Montréal do	45	31	00	73	33	00
Ottawa, Ont	45	23	00	75	42	00
Kingston, Ont., horloge de la ville	44	15	15	76	28	30
Toronto do phare sur le quai de la Reine	43	38	20	79	28	35
Hamilton do	43	54	00	79	57	00
Rondeau do phare, extrémité sud de la jetée de l'est	42	16	35	81	54	25
Port-Colborne, Ont., phare, jetée de l'ouest	42	53	00	79	19	30
Goderich do	43	45	10	81	32	30
Collingwood do sur le brise-lames	44	31	00	80	02	10
Port-Arthur	48	24	00	89	28	00
Winnipeg, Manitoba	49	52	00	97	08	00
Victoria, C.B	48	30	00	123	25	00

GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

N° 13.—GRAND CERCLE ou distances en ligne directe—milles géographiques—d'après la carte du Canada, publiée par ordre de l'honorable ministre de l'intérieur, le 1er novembre 1878.

De	A	Milles.
Yokahama, Japon	Port-Simpson	3,865
do	Port-Moody (Burrard-Inlet	4,374
do	San-Francisco	4,470
San-Francisco	New-York	2,228
do	Montréal	2,202
Burrard-Inlet	do	1,992
Port-Simpson	do	2,194
Saint-Jean, Terreneuve	Cap Clair	1,670
do	Ile Tory	1,693
Montréal	Québec (fleuve Saint-Laurent)	145
do	Cap Race (par Saint-Paul)	1,013
do	Belle-Ile	892
Belle-Ile	Ile Tory	1,657
Cap Race	do	1,736
do	Cap Clair	1,708
Ile Tory	Liverpool	240
Cap Clair	do	310
Halifax	Cap Race	470
Portland	do	767
Boston	do	808
New-York	do	1,010

N° 14.—DÉFINITION DU MILLE GÉOGRAPHIQUE OU MARIN ET DU MILLE STATUTAIRE.

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la $\frac{1}{21600}$ partie de la circonférence équatoriale de la terre. Suivant l'étalon des Etats-Unis, et tel qu'employé dans le relèvement des côtes, sa longueur est de 1.152,664 mille statutaire ou terrestre, 1885.11 mètres et 2028.69 verges,—soit 6086.07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur= 69·160 milles terrestres, et un mille terrestre= 0.86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pcs. plus long que d'après celui des Etats-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,046 pieds, et environ 6,107 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

Longueurs d'un degré de longitude dans différentes latitudes, et au niveau de la mer.

Ces longueurs sont—en milles terrestres ordinaires ou statutaires—de 5,280 pieds. Puisque la figure de la terre n'a jamais été précisément déterminée, ces chiffres ne sont que de rigoureuses approximations.

Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.
0	69·16	14	67·12	28	61·11	42	51·47	56	38·76	70	23·72
2	69·12	16	66·50	30	59·94	44	49·83	58	36·74	72	21·43
4	68·99	18	65·80	32	58·70	46	48·12	60	34·67	74	19·12
6	68·78	20	65·02	34	57·39	48	46·36	62	32·55	76	16·78
8	68·49	22	64·15	36	56·01	50	44·54	64	30·40	78	14·42
10	68·12	24	63·21	38	54·56	52	42·67	66	28·21	80	13·05
12	67·66	26	62·20	40	53·05	54	40·74	68	25·98	82	9·66

On peut trouver exactement les longueurs intermédiaires par la règle de proportion simple. *Voir* Trautwine, pages 74 et 75.

ANNEXE No 25.

PARTIE III.

TABLES DES DISTANCES, Etc.

CHEMINS INTERPROVINCIAUX ET ROUTES DE TERRE JUSQU'AU BORD DE LA MER, CHEMINS DE FER ET TÉLÉGRAPHES DE L'ÉTAT, AVEC TABLEAU INDIQUANT LES POSSESSIONS ANGLAISES PAR TOUT L'UNIVERS, AINSI QUE LA POPULATION ET L'ÉTENDUE DU GLOBE, ET TABLEAU DES PLUS GRANDS EMPIRES, Etc., Etc., Etc.

ANNEXE No 25.

PARTIE III.

SOMMAIRES DES TABLES DE DISTANCES, ETC.

N° 1.—Distances : Chemin neuf—de Québec au lac Saint-Jean.

2.—Route de terre : distances autour du lac Saint-Jean.

3.—Route de terre : distance depuis Saint-Félicien, près de l'extrémité occidentale du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !

4.—Population des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

5.—Table des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.

6.—Population de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

7.—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

8.—Distances de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

9.—Distances depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

10.—Distances depuis Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing) jusqu'à Winnipeg, par la route Dawson.

11.—Distances depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg, par le chemin de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique.

12.—Manitoba et territoires du Nord-Ouest. Population, propriétés, navigation.

13.—Lignes télégraphiques de l'Etat construites et projetées. Résumé indiquant la proportion des lignes aériennes et sous-marines possédées et exploitées par le gouvernement dans les diverses provinces.

14.—Superficie et population du globe terrestre compilées, autant que possible, d'après les derniers recensements officiels de chaque pays.

15.—Tableau indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue.

16.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

17.—Population du globe terrestre par races.

18.—Population du globe terrestre par religions.

N° 1.—DISTANCES—Chemin neuf—De Québec au lac Saint-Jean.

De	A	Distance intermédiaire, en milles.	Total de la distance, en milles.
Québec	La borne	15	
La borne	1er camp, Lachance (Stoneham)	8	23
1er camp, Lachance (Stoneham)	2e do Noël	11½	34½
2e do Noël	3e do Lac des Roches	9	43½
3e do Lac des Roches	4e do Lac Jacques-Cartier	14	57½
4e do Lac Jacques-Cartier	5e do Pikauba	13	70½
5e do Pikauba	6e do Bédard	12	82½
6e do Bédard	7e do Rivière Upika	12	94½
7e do Rivière Upika	8e do do Pika	10½	105
8e do do Pika	9e do do aux Ecorces	11	116
9e do do aux Ecorces	10e do Lac Belle-Rivière	10½	126½
10e do Lac Belle-Rivière	Saint-Jérôme, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Jean, du côté sud	14	140½
Saint-Jérôme	Chicoutimi	50	

La malle passe trois fois par semaine, hiver et été.

Temps : 20 heures, de Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle).

do 28 heures, du lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme (par la malle).

Total 48 heures, de Québec au lac Saint-Jean (par la malle).

Distance totale, 140½ milles, de Québec au lac Saint-Jean.

OBSERVATIONS.

ROUTE POSTALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

MM. Blaiklock et Duberger, arpenteurs provinciaux, examinèrent pour la première fois le pays entre Québec et le lac Saint-Jean, en 1847-48, dans le but de faire un chemin, mais ils ne trouvèrent pas une route praticable d'un bout à l'autre.

En 1863, MM. Vallée et Picard tracèrent et ouvrirent, à leurs propres frais, les premiers cinq milles du chemin à partir de Stoneham.

En 1864, aidés d'autres citoyens de Québec, ils continuèrent à tracer et ouvrir ce chemin jusqu'au lac Jacques-Cartier, sur une distance d'environ 30 milles.

Plus tard, M. Jean Gagnon, à la demande du révérend G. Tremblay, curé de Beauport, traça le reste de la ligne vers Saint-Jérôme, sur le côté est du lac Saint-Jean, et rapporta que l'étendue totale des montagnes entre le lac Jacques-Cartier et le lac Saint-Jean, n'excédait pas trois milles et demi.

En 1877, le gouvernement local de la province de Québec entreprit la construction du chemin, qui a environ 24 pieds de largeur.

L'épaisseur de neige, en hiver, varie de 3 à 3½ pieds.

CHEMIN DE FER—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Un chemin de fer est actuellement en voie de construction de Québec au lac Saint-Jean depuis l'année 1879. Il passe au sud du lac Saint-Joseph et va de la traverse de la rivière Jacques-Cartier directement à Saint-Raymond ; de là il s'avance par la rivière Batiscan et le lac Edouard jusqu'au township de Roberval, près la rivière Ouiatchouan, au lac Saint-Jean, à travers une étendue considérable de pays propre à l'agriculture et bien boisé. Ses pentes sont praticables.

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,348 pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.

Il peut être franchi par des rampes variant de 20 à 80 pieds par mille pour la plus grande partie de la distance, et de 80 à 132 pour le reste,—disons 25 milles.

Le chemin est construit et a été exploré l'année dernière depuis Québec jusqu'au lac Saint-Simon ; et est nivelé environ 40 milles de plus.

La longueur de la route sera comme suit, savoir :—

	Milles
De Québec à la jonction de Lorette, par le chemin de fer du Nord (en exploitation)	4
De la jonction de Lorette au lac Saint-Simon (en exploitation)	42
De Saint-Simon au lac Saint-Jean (projeté)	133
Longueur totale probable du chemin, une fois achevé	179

Il y a dans le voisinage immédiat du chemin de fer six millions d'acres de terre, dont on dit que trois millions sont propres à la colonisation.

Voir rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de la province de Québec, daté le 9 mars 1881, en réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 février 1881.

N° 1.—Subventions accordées au chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean—Longueur totale probable, 179 milles.

Année.	Acte.	Par qui accordée.	Subvention.
1882	45 Vic., chap. 14	Gouvernement fédéral—	$
		De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 120 milles, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout	384,000
1883	46 do 25	De Saint-Raymond au lac Saint-Jean, 25 milles, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout	80,000
1885	48-49 do 59	Depuis sa jonction au chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la Cie prolonge son chemin jusqu'à un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond, subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas en tout	96,000
		Total par le gouvernement fédéral	560,000
1882	45 do 23	Le gouvernement provincial a accordé $5,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille, pour 170 milles, par l'acte 45 Vic., chap. 23, de 1882, et autres actes antérieurs	
		Total, par le gouvernement provincial, à part la subvention en terres	850,000
1883		La municipalité de Québec, sous l'autorité du règlement du 9 février 1883, a voté	350,000
		Total, subventions, chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean	1,760,000
1885	48-49 Vic., chap. 59	Par le gouvernement fédéral—	
		Pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction au chemin de fer du lac Saint-Jean, distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par la 47 Vic., chap. 8, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'au lac Edouard, une subvention de	217,600

ROUTE DE TERRE.

N° 2.—DISTANCES autour du lac Saint-Jean, d'après la carte publiée par le ministère des terres de la couronne, Québec, en juin 1880.

Noms des endroits.	Distances intermédiaires. Milles statutaires.	Distances totales. Milles statutaires.	Observations.
Embouchure de la Petite-Décharge.....	.....	.....	A l'extrém. est du lac Saint-Jean.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont	4·00	4·00	do par le chemin non terminé.
Embouchure de la Belle-Rivière	3·50	7·50	do do du rivage.
Saint-Jérôme.....	4·50	12·00	do sud-est du lac Saint-Jean.
Embouchure de la riv. Metabetchouan	6·00	18·00	Sur le côté S du lac St-Jean, p. le c. du riv.
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord	5·00	23·00	do do do
Embouchure de la rivière Ouiatchouan	4·50	27·50	do do do
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.....	6·00	33·50	do O. do do
Mission de la Pointe-Bleue, ch. de trav.	V. ci-dess.		
St-Prime, côté sud de la r. aux Iroquois	8·00	41·50	do S-O. do do
Saint Félicien, côté sud de la rivière Chomouchouan.....	V. ci-dess.		
Décharge de la rivière Chomouchouan.	1·50	43·00	A l'extrém. S-O. do do
do Mistassini.....	5·50	48·50	do N.-O. do do
do Peribonca.....	10·50	59·00	A l'extrême nord du lac, pas de chemin.
Embouchure de la Grande-Décharge...	19·25	78·25	A l'extrémité nord-est, au pied du lac.
do Petite-Décharge.....	2·50	80·75	do est do do
Depuis Notre-Dame-du-Lac, allant au nord, jusqu'à la Mission de la Pointe-Bleue, sur la réserve des Sauvages..	4·50	.....	Sur le côté sud-ouest du lac Saint-Jean.
Depuis St-Prime jusqu'à St-Félicien, sur la rive sud de la riv. Chomouchouan, en suivant le plus court chemin jusqu'à la rivière, et ensuite en remontant le cours de la rivière	7·50	.....	Saint-Félicien est à sept milles en amont de la décharge de la riv. Chomouchouan
Dist. par le ch. dir. qui n'est pas term.	8·50	.....	Il y a 8½ milles de Saint-Prime à Saint-Félicien par le plus court chemin non term. tel qu'indiqué sur la carte de 1880.

G. F. B.

N° 3.—Distances depuis Saint-Félicien, près l'extrémité occidentale ou supérieure du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là par les plus courts chemins jusqu'à la Baie des Ha! Ha!, d'après la carte publiée à Québec en juin 1880, par le ministère des terres de la Couronne:

Noms des endroits.	Distances intermédiaires. Milles statutaires.	Distances totales. Milles statutaires.	Observations.
Saint-Félicien	8·50	38·00	Sur le côté sud de la riv. Chomouchouan, 7 milles en amont de son embouchure, à l'extrémité sud-ouest du lac Saint-Jean.
Saint-Prime	8·00	29·50	A l'extrém. S.-O du lac St-Jean, ch. du riv.
Mission de la P.-Bleue, rés. des sauvag.	.....	.....	Chem. de trav., 4½ milles au N. de N.-Dame.
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval	6·00	21·50	Sur le côté S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Embouchure de la rivière Ouiatchouan.	4·50	15·50	Sur la rive S. do do
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord	5·00	11·00	Sur le côté S. do do
Embouc. de la rivière Metabetchouan.	6·00	6·00	do do do
Saint-Jérôme (*voir* note)	0·00	0 00	A l'extrémité S.-E. do do
Hébertville	9·50	9·50	Par le chemin le plus direct allant à l'est.
Saint-Syriac-de-Kaskouia (*voir* note)	14·50	24·00	de sur le côté N. du lac Kinogami.
Grand-Brûlé do ...	14·75	38·75	do do
Chicoutimi do ...	12·00	50·75	Sur le côté O. de la rivière Chicoutimi.
Saint-Alphonse-de-Bagotville	10·00	60·75	A la tête ou extrémité O. de la Baie des Ha! Ha! par le ch. le p. court all. au sud.
Saint-Alexis-de-la-Grande-Baie	2·50	63·25	A l'extrémité S.-O. de la Baie des Ha! Ha! par le plus court chemin allant au sud.
N.B.			
De St-Syriac de Kaskouia à St-Dominique, rive orient. de la riv. aux Sables	.....	10·50	Le chemin longe la rive O. de la Rivière-aux-Sables.
De St-Syriac de Kaskouia à Chicoutimi, par le chemin qui longe la riv. O. de la riv. aux Sables, exc. la partie sup.	.....	20·50	6¼ milles plns court qu'en passant par Grand-Brûlé.
Du Grand-Brûlé à Saint-Dominique	.....	16·50	En montant le long de la rivière Chicoutimi et descendant le long de la Rivière-aux-Sables.
De la tête de la Baie des Ha! Ha! en aval de Chicoutimi	.....	24·30	Par la rivière.
De la tête de la Baie des Ha! Ha! en aval de Tadoussac	.....	60·26	do

Observation.—La distance en milles, dans la première partie du tableau ci-dessus, est donnée de Saint-Jérôme en montant jusqu'à Saint-Félicien, et de Saint-Jérôme en descendant jusqu'à Saint-Alphonse.—G.F.B.

N° 4.—POPULATION des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

Noms des paroisses, etc., depuis le lac Saint-Jean, en descendant.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Total. Familles	Total. Personnes	Observations.
COMTÉ DE CHICOUTIMI.					
Autour du lac Saint-Jean.					
Canton de Normandin	53	322	.....	.....	Extrémité O. du lac.
Saint-Félicien	114	530	.....	.....	Rive S. de la rivière Chomouchouan.
Saint-Prime	167	956	.....	.....	Extrémité S.-O du lac.
Notre-Dame-du-Lac, ou Pointe-Bleue, ou Roberval	211	1,186	.....	.....	Côté S.-O. du lac.
St-Louis-de-Chambord ou Pointe-aux-Trembles	182	1,067	.....	.....	Extrémité O. du lac.
Saint Jérôme	277	1,803	.....	.....	do S.-E. du lac.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont	110	654	.....	.....	do E. du lac.
Saint-Joseph-d'Alma	113	710	.....	.....	Sur l'Ile entre la Grande et la Petite-Décharge.
			1,227	7,228	
Entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.					
Hébertville	421	2,501	.....	.....	2½ m. en am. du lac Vert.
Saint-Syriac de Kaskouia ou Kinogami.	40	262	.....	.....	Côté N. du lac Kinogami.
Saint-Dominique, Rivière aux Sables	220	1,511	.....	.....	Côté E., rive. aux Sables.
Grand-Brûlé ou Laterrière	172	1,320	.....	.....	6 milles en aval de la décharge du l. Kinogami.
			853	5,594	
Le long de la rivière Saguenay.					
St-François-Xavier (paroisse de Chicoutimi)	355	2,687	.....	.....	Rive S. de la r. Saguenay.
Sainte-Anne	198	1,260	.....	.....	do N. do
Ville de Chicoutimi	327	1,935	.....	.....	do S. do
Saint-Fulgence	135	845	.....	.....	do S. do
Saint-Alphonse	153	1,071	.....	.....	Ext. O., Baie des Ha! Ha!
Bagotville (seulement le village)	88	508	.....	.....	do do
Saint-Alexis	287	1,749	.....	.....	Ext. S.-O do
Anse Saint-Jean	89	653	.....	.....	Rive S. du Saguenay.
			1,642	10,708	
Grands totaux	.....	.....	3,722	23,530	
COMTÉ DE SAGUENAY.					
Tadoussac, à l'embouch. de la riv. Saguenay	209	1,542	209	1,542	Rive N.
(Population du village incluse dans celle de la paroisse, 59 familles ou 341 personnes).					

N° 5.—TABLEAU des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la riv. nord du Saint-Laurent.

De	A	Distances intermédiaires.	Distance totale depuis Québec.	Observations.
Québec	Beauport	3	3	Grand chemin provincial.
Beauport	Chutes Montmorency	4	7	do
Chutes Montmorency	Ange-Gardien	3	10	do
Ange-Gardien	Château-Richer	6	16	do
Château-Richer	Sainte-Anne-de-Beaupré	6	22	do
Sainte-Anne-de-Beaupré	Saint-Joachim	5	27	do
Saint-Joachim	Saint-Tite-des-Caps	9	36	do
Saint-Tite-des-Caps	Baie Saint-Paul	24	60	do
Baie Saint-Paul	Les-Eboulements	9	69	do
Les-Eboulements	Saint-Irénée	9	78	do
Saint-Irénée	Pointe-à-Pic	9	87	do
Pointe-à-Pic	Malbaie	3	90	do
Malbaie	Cap-à-l'Aigle	3	93	do
Cap-à-l'Aigle	Saint-Fidèle	6	99	do
Saint-Fidèle	Saint-Siméon ou Rivière-Noire	10	109	do
Saint-Siméon	Port-au-Persil	8	117	do
Port-au-Persil	Pointe-au-Bouleau	9	126	do
Pointe-au-Bouleau	Anse-du-Portage	5	131	do
Trav., Anse-du-Portage (à trav. l'emb. de la riv. Saguenay)	Anse-à-l'Eau	1	132	do
Anse-à-l'Eau	Tadoussac	1	133	do
Tadoussac	Les-Petites-Bergeronnes	9	142	do
Les-Petites-Bergeronnes	Escoumains	9	151	do
Escoumains	Mille-Vaches	18	169	do
Mille-Vaches	Portneuf	9	178	Sur la grève—2 portages.
Portneuf	Sault-au-Cochon	7	185	do
Sault-au-Cochon	Ilots-de-Jérémie	18	203	Voie nécess. à trav. la forêt
Ilots-de-Jérémie	Betshiamits (Betsiamits)	7½	210½	sur la grève.
Betshiamits (Betsiamits)	Pointe-aux-Outardes	12	222½	do
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	15	237½	Voie nécess. à trav. la forêt
Manicouagan	Rivière-Godbout	27	264½	do do
Rivière Godbout	Pointe-des-Monts	12	276½	do do
Pointe-des-Monts	Trinité	7	283½	On se sert de la grève.
Trinité	Ilots-à-Caribou	7½	291	do
Ilots-au-Caribou	Baie-des-Kani	22	313	do
Baie-des-Kani	Jambon	8	321	Voie nécess. à trav. la forêt
Jambon	Rivière-Sainte-Marguerite	12	333	do do
Rivière-Sainte-Marguerite	Sept-Iles	12	345	do do
Sept-Iles	Rivière-Moisie	19	364	On se sert de la grève.
Rivière-Moisie	Rivière-à-la-Truite	8	372	do
Rivière-à-la-Truite	Cormoran	8	380	do
Cormoran	Pigou	7	387	do
Pigou	Rivière-au-Bouleau	7	394	Belle grève—court portage.
Rivière-au-Bouleau	Rivière-Matémek	7	401	do do
Rivière-Matémek	Rivière-à-la-Chaloupe	8	409	do do
Rivière-à-la-Chaloupe	Rivière-Sheldrake	7	416	do do
Rivière Sheldrake	Rivière-du-Tonnerre	7	423	do do
Rivière-du-Tonnerre	Portage-du-Loup-Marin	8	431	do do
Portage-du-Loup-Marin	Rivière-à-la-Pie	7	438	do do
Rivière-à-la Pie	Rivière Saint-Jean	7	445	do do
Rivière-Saint-Jean	Longue-Pointe	9	454	do do
Longue-Pointe	Poste-de-Mingan	5	459	do do
Poste-de-Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18	477	do do
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64	541	do do
Nataskouan	Tshikaska	18	559	
Tshikaska	Mécatina	75	634	
Mécatina	Bonne-Espérance	99	733	
Bonne-Espérance	Blanc-Sablon	24	757	Borne du Labrador, de Terreneuve et du Canada.

N° 6.—POPULATION de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-La

Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de de familles.	Nombre de personnes.
	1871.	1881.	1864.	1881.	1881.
Tadoussac	765	1,542	Non obtenu.	131	1,070
Escoumains	1,023	520	do ...	163	1,133
Mille-Vaches	.....	1,115	do }	109	1,037
Portneuf	1,790	.....	do } 2	45	290
Sault-au-Cochon	.....	.....	1	.....	.....
Ilots-de-Jérémie	.....	.....	110	176	687
*Betshiamits (Betsiamits ou Bersimis)	552	.....	5	.....	.....
Pointe-aux-Outardes	.....	.....	3	13	100
Manicouagan	86	120	17	13	59
*Rivière-Godbout	.....	.....	3	.....	.....
Pointe-des-Monts	106	243	3	.....	.....
Trinité	.....	.....			
Ile-aux-Œufs } Pointe-aux-Anglais } Rivière-Pentecôte } Cailles-Rouges }	.....	.....	.....	24	127
Ilots-au-Caribou	.....	.....	.....	9	65
*Rivière Sainte-Marguerite	.....	.....	2 } 35 }	83	385
*Sept-Iles	191	.....	18	22	114
Rivière-Moisy	336	241	2	.....	.....
Rivière-à-la-Truite	.....	.....	2	.....	.....
Cormoran	.....	.....	6	.....	.....
Pigou	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-au-Bouleau	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-Matémek	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-à-la-Chaloupe } Rivière-Sheldrake }	.....	.....	6 }	24	133
Petit-Manitou	.....	.....	5	16	90
Rivière-au-Tonnerre	.....	.....	3	.....	.....
Rivière-du-Loup-Marin	.....	.....	6	42	240
Rivière-à-la-Pie	.....	.....	13	27	173
Rivière Saint-Jean	.....	.....	14 } 110 }	75	310
*Longue-Pointe	560	.....	75	181	967
*Mingan	862	1,775	.....	35	177
Pointe-aux-Esquimaux	.....	.....	44	53	286
Betchouan, etc	358	480	.....	22	90
Nataskouan	.....	.....	.....		
Nampissipi } Havre-à-la-Croix }	280	410	Non obtenu.	48	254
Mécatina	.....	.....	.....		
Tête-à-la-Baleine					
Baie-des-Moutons } Tabatière } Anse-des-Dunes } Saint-Augustin } Blanc-Sablon }	.....	.....	.....	89	425
Bonne-Espérance	266	341	Non obtenu.	.....	.....
*Romaine	.....	.....	.....	68	245
	7,175	6,787	491	1,468	8,457

* *Voir* les observations sur la page suivante.

Dans les localités marquées d'un astérisque (*), au cours du précédent tableau, la population se répartit comme suit:

Nom de la localité.	Blancs.		Sauvages.	
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
Betshiamits	56	207	120	480
Rivière-Godbout	7	45	6	14
Rivière-Sainte-Marguerite et Sept-Iles	18	110	65	275
Longue-Pointe et Mingan	18	96	57	214
Romaine	.....	.....	68	245
	99	458	316	1,228

La population donnée dans les recensements de 1871 et de 1881, pour les établissements, comprend celle des localités intermédiaires.

Les états de population pour 1864 ont été obtenus du révérend C. Arnaud, missionnaire oblat; ceux de 1881 sont dus à l'obligeance de Sa Grandeur l'évêque de Rimouski pour les endroits à partir du Sault-au-Cochon jusqu'à Romaine; et à celle du révérend père Laberge, secrétaire de Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi, pour Tadoussac, Escoumains, Mille-Vaches et Portneuf.

N° 7.—Distances—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown	Ligne du comté	32	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E
La ligne du comté	Summerside	17	49	do
Summerside	Alberton	53	102	do
Alberton	Tignish	14	116	do
Charlottetown	Mount-Stewart	22	.....	
Mount-Stewart	Georgetown	24	46	do
do	Souris	39	61	do
ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.				
Charlottetown	Ligne du comté	32	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
La ligne du comté	Cap-Traverse	16	47	Diligence.
Cap-Traverse	Cap-Jourimain	12	60	Bateaux-traîneaux.
Cap-Jourimain	Au-Lac	45	105	Diligence.
Au-Lac	Saint-Jean, N.-B	131	236	Chemin de fer Intercolonial.
do	Halifax, N.-E	145	250	do
do	Québec, P. Q	542	647	do
ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.				
Charlottetown	Georgetown	46	.....	Par le ch. de fer de l'I. du P.-E.
Georgetown	Pictou	45	91	Steamer "Northern Light."
Pictou	Truro	52	143	L'Intercolonial (embr. de Pictou)
Truro	Halifax, N.-E	62	205	do do
do	Saint-Jean, N.-B	214	357	Ch. de fer Intercolonial.
do	Québec, P. Q	625	768	do

N° 8 —DISTANCES de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

—	Distances intermédiaires.	Distances depuis Québec.	—
	Milles.	Milles.	
Québec à Moncton, N.-B.	500	.....	Chemin de fer Intercolonial.
Moncton à Truro, N.-E.	125	625	do
Truro à Halifax, N.-E.	62	687	do
Québec à Moncton, N.-B.	500	.....	do
Québec à Saint-Jean, N.-B.	89	589	do
Québec à Moncton, N.-B.	500	.....	do
Moncton à Pointe-du-Chêne, N.-B.	18	518	do
Pointe-du-Chêne à Summerside, I.P.E.	35	553	Cie de navigat. de l'I. P.-E., vapeurs.
Summerside à Charlottetown, I.P.-E.	49	602	Chemin de fer do
Québec à Truro, N.-E.	625	.....	Chemin de fer Intercolonial.
Truro à New-Glasgow, N.-E.	43	668	Embranchement de Pictou.
New-Glasgow à Pictou, N.-E.	9	677	do do
Pictou, N.E., à Charlottetown, I.-P.E.	50	727	Cie de navigat. de l'I. P.-E., vapeurs.
Québec à New-Glasgow, N.-E.	668	.....	Ch. de fer Intercol. et emb. de Pictou.
New-Glasgow au détroit de Canso	80	748	do des Comtés de l'Est.
Du détroit de Canso à Sydney, C.-B.	120	868	Bat. à vap. par le canal Saint-Pierre.

N° 9.—DISTANCES depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
De Québec à la Rivière-du-Loup	126	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De la Rivière-du-Loup à Edmundston, N.-B.	80	206	Chemin de Témiscouata.
D'Edmundston à Frédéricton	160	366	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick
De Frédéricton à la jonction de Frédéricton	22	388	do de Frédéricton.
De la jonction de Frédéricton à Saint-Jean	46	434	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De Saint-Jean à Halifax, N.-E	276	710	Ch. de fer Intercolonial.
De Québec à la jonction de Frédéricton	388	.....	Ainsi que ci-dessus.
De la jonc. de Frédéricton à la jonc. de McAdam	40	428	Chemin de fer de St-Jean et du Maine
do McAdam à Saint-André	43	471	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	463	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De Québec à Edmundston	206	.....	Comme ci-dessus.
D'Edmundston à Woodstock, N.-B	113	319	Chemin de fer du N.-Brunswick.
De Woodstock à la jonction de McAdam	51	370	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Can.
De la jonction de McAdam à Saint-Jean	85	455	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De la jonction de McAdam à Saint-André	43	413	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	405	Ch. de fer du N.-Brunswick et du Can.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	Milles.	Milles.	
De Saint-Jean, N.-B., à Digby, N.-E	42	.....	Bat. à vap. p. trav. la baie de Fundy.
De Digby à Annapolis	18	60	
D'Annapolis à Halifax	130	190	Ch. de fer de Windsor et Annapolis.
De Digby à Yarmouth	67	127	Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

NOTE.—Le tableau qui précède, publié dans les rapports précédents, a été modifié d'après les plus récents tableaux des chemins de fer.

N° 10.—DISTANCES depuis Port-Arthur (Prince-Arthur's Landing, lac Supérieur), jusqu'à Fort-Garry (Winnipeg), par la route Dawson.

—	Milles statutaires.	
	Distances interméd.	Distances totales.
De Port-Arthur au lac Shebandowan	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry, (Winnipeg)	95	452

Le voyage par bateau à vapeur, depuis Collingwood jusqu'à Port-Arthur, est de 532 milles.

La route Dawson a été remplacée par la portion du chemin de fer Canadien du Pacifique maintenant achevée et en exploitatien entre Port-Arthur (Baie du Tonnerre, lac Supérieur) et Winnipeg, par le Portage-du-Rat et Selkirk, distance de 429 milles. (*Voir* tableau suivant.)

N° 11.—DISTANCES de Québec à Port-Arthur et Winnipeg, par le chemin de fer de la Rive-Nord et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Ottawa; de là par Perth, Toronto et Orangeville, par l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Owen-Sound; de là par les steamers du C.C.P., à travers les lacs Huron et Supérieur, jusqu'à Port-Arthur; de là par la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg.

ROUTE D'ÉTÉ PAR LES CHEMINS DE FER ET LES STEAMERS DES LACS, 1884, 1885.

De	A	Milles statutaires.	
		Distances interméd.	Distances totales.
Québec	Montréal (Jonction de Saint-Martin), chemin de fer de la Rive-Nord	159	159
	Ottawa, ligne-mère du C.C.P	108	267
	Perth, embranchement du C.C.P	59	326
	Jonction de Toronto, à 4½ milles de Toronto	199	525
	Orangeville	43½	568½
	Owen-Sound	73½	642
	Canal du Sault-Sainte-Marie—Steamer, lac Huron	250	892
	Port-Arthur—Steamer, lac Supérieur	280	1,172
	Winnipeg, ligne-mère du C.C.P	429	1,601

NOTE.—La route de Québec à Montréal par le chemin de fer de la Rive-Nord est de 171 milles; de là à Toronto, par le Grand-Tronc, 333 milles; de là à la Jonction de Toronto, 4½ milles, ou 508½ milles en tout depuis Québec.

Pour les distances par la route qui précède jusqu'à Port-Moody et Yokohama, en partant de Liverpool, *voir* la Partie IV, tableau n° 2.

Pour le tableau comparatif des distances depuis Liverpool, Angleterre, sur l'Atlantique, jusqu'à Yokohama, Japon, sur le Pacifique, par les plus courtes routes océaniques, et par les plus courtes routes de chemins de fer au Canada et aux Etats-Unis, dans l'Amérique du Nord, *voir* Partie IV.

Pour le coût de la construction des chemins de fer de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien, pour les subventions accordées à ces chemins de fer et à d'autres chemins de fer, et pour autres détails, *voir* Partie IV.

N° 12.—MANITOBA et Territoire du Nord-Ouest—Population—Propriété—Navigation.

Localités.	1884.	
	Population.	Valeur de la propriété imposable.
		$
Emerson, frontière des Etats-Unis, 65 milles de Winnipeg, embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique	1,500	706,725
Winnipeg	25,000	27,432,900
Portage-la-Prairie	2,551	2,300,000
Brandon	2,082	3,014,306
Régina	613	500,000
Calgary	300	500,000

Rivières.	Longueur navigable.	Nombre de bateaux à vapeur.
	Milles.	
Rivière Rouge	100	10
Rivière Assiniboine	700	2
Lac Winnipeg	350	9
Rivière Saskatchewan	1,000	5
Rivières Athabaska et de la Paix	1,000	1

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
		Milles.	Milles.	Milles.	
Terreneuve.					
Port-aux-Basques	Phare du Cap Ray	14	.....	14	1er avril 1883
Section du Cap-Breton.					
Meat-Cove	Baie d'Achepée	10½	.....	.....	7 nov. 1880 ; 1er août '82.
Baie-d'Achepée (Aspee)	Havre-O'Neil (Maison à Mi-chemin)	15	25½	.....	
Havre-O'Neil	Baie Nord d'Iganiche	9	34½	.....	1er avril 1882
Baie Nord d'Iganiche	Havre d'Iganiche	10½	45	.....	
Havre-d'Iganiche	McLennan	23	68	.....	
Havre-de-McLennan	Sainte-Anne (Baie du Sud)	19	87	.....	
Havre-de-Sainte-Anne	Baddeck (ligne de ceinture)	13	100	.....	1er janv. 1882
Baddeck	Englishtown	6	106	.....	19 juillet 1882
Englishtown	Anse-de-Kelly	2	108	.....	
Anse-de-Kelly	Grand-Bras-d'Or (½ mille de câble)	6	114	.....	
Grand-Bras-d'Or	Sydney-Nord	12½	126½	.....	7 nov. 1880.
	Lignes aériennes..... 126 Câble..... 0½	.....	.....	126½	
Iles de la Madeleine.					
Amherst	Phare d'Amherst	9	.....	.....	10 juin 1881.
Phare d'Amherst	Village de l'Etang-du-Nord	15	24	.....	1er déc. 1881
Village de l'Etang-du-Nord	Phare de do	1	25	.....	do
Phare de do	Havre-aux-Maisons ($\frac{14}{100}$ mille de câble)	8	33	.....	do
Havre-aux-Maisons	Ile-de-Wolfe	28½	61½	.....	25 sept. 1881.
Ile-de-Wolfe	Grosse-Ile	11	72½	.....	17 août 1880.
Grosse-Ile	Grande-Entrée	11	83½	.....	18 fév. 1882.
do	R. aux Oiseaux (tout câble)	18¼	101¾	.....	20 août 1881.
do	Meat-Cove do	55	156¾	.....	7 nov. 1880.
	Lignes aériennes..... 83⅜ Câble..... 73⅜	.....	.....	156¾	
Pointe Basse, C.B., Nouvelle-Ecosse.					
Lingan	Pointe Basse	5	.....	5	1er août 1881
Section de lv Nouvelle-Ecosse.					
Dartmouth	.....	0	.....	.....	
Musquodoboit	.....	28½	28½	.....	
H.-aux-Nav. *viâ* Anse-aux-M.	.....	23½	52	.....	
Tangier	.....	20½	72½	.....	
Sheet-Harbour	.....	18	90½	.....	
Havre-du-Castor	.....	10	100½	.....	
Liscomb	.....	36	136½	.....	
Sherbrooke	.....	11½	148	.....	
Havre-d'Isaac	.....	36	184	.....	
Anse de Manthorn	.....	3	187	.....	
Torbay	.....	10	197	.....	
Whitehaven (ligne de ceint.)	.....	11	208	.....	
				208	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	En construction.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Escuminac.					
Chatham	Ruisseau-Noir	5½	.....	.....	
Ruisseau-Noir	Baie-du-Vin	15	20½	.....	
Baie-du-Vin	Escuminac	9½	30	.....	
Escuminac	Phare de la Pointe Escuminac	12	42	.....	
			.....	42	1er février 1885.
Quarantaine.					
Québec	L'Ange Gardien	13	.....	.....	
L'Ange-Gardien	St-Pierre (¾ mille de câble).	4	17	.....	
Sainte-Pétronille	Sainte-Pétronille	4½	21½	.....	1er déc. 1884.
Saint-Laurent	Saint-Laurent	6½	28	.....	
Saint-Jean	Saint-Jean	7	35	.....	
Saint-François	Saint-François	6¾	41¾	.....	1er mars 1885.
Quai de la Grosse-Ile	Quai de la Grosse-Ile (y compris 5¼ milles de câble)	9	50¾	.....	
	Hôpital	1¼	52	.....	
			.....	52	Juin 1885.
	Milles. Lignes aériennes.... 46				
	Câble 6				
	Total..... 52				

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
BAIE DE FUNDY.					
Section de Campo-Bello, N. B.					
East-Port, Maine	Welchpool (1⅞ mille de câble)	2⅜	.....	.....	1er mai 1881.
Welchpool	Cable-Hut (anse de la Liberté)	7½	.....	9⅞	
Section de Grand-Manan.					
Anse-de-la-Liberté	Cable-Hut (L.-Remous) câble	7¼	.....	.....	
Long-Remous	Anse-de-Flagg	3	10¼	.....	18 nov. 1880.
Anse-de-Flagg	Anse-de-Woodward	6	16¼	.....	26 nov. 1880.
Anse-de-Woodward	Grand-Havre	2	18¼	.....	18 janvier 1881.
Grand-Havre	Anse-au-Loup-marin	4¼	22¾	.....	1er nov. 1882.
Anse-au-Loup-marin	Southern-Head	5½	28¼	.....	18 janvier 1881.
	Lignes aériennes.... 29		.....	28¼	
	Câbles 9⅛				
	38⅛				
Anticosti.					
Bassin-de-Gaspé	L'Anse-à-Fougère	28	.....	.....	16 oct. 1881.
L'Anse-à-Fougère	Pointe-Sud-Ouest (tout câble) à travers le chenal sud du Saint-Laurent	44¼	72¼	72¼	do 11 août 1881.
Baie-aux-Renards	Pointe-Heath	23	.....	.....	20 juillet 1881.
Pointe-Heath	Pointe-Sud	32½	55½	.....	27 juillet 1881.
Pointe-Sud	Crique-à-la-Chaloupe	17¼	73	.....	7 juillet 1881.
Crique-à-la-Chaloupe	Lac-Salé	52½	125½	.....	19 oct. 1881.
Lac Salé	Pointe-Sud-Ouest	15	140¾	.....	18 oct. 1880.
Pointe-Sud-Ouest	Rivière-Jupiter	7	147½	.....	
Rivière-Jupiter	Rivière-à-la-Loutre	17½	165	.....	
Rivière-à-la-Loutre	Rivière-des-Becs-Scies	22	187	.....	8 oct. 1881.
Rivière-des-Becs-Scies	Cap-à-l'Agle (Baie Ellis)	10	197	.....	
Cap-de-l'Aigle	Pointe-Ouest	14	211	.....	1er août 1881.
Pointe-Ouest	Baie-des-Anglais	3	214	.....	1er juillet 1882.
			.....	214	
	Lignes aériennes..... 242				
	Câble 44¼	.....	.....	286¼	
Rive sud du Saint-Laurent.					
Grand-Métis (Subventionné par le gouvernement—la Cie de télégraphe *Great North-Western.*)	Bassin-de-Gaspé	206	.....	.....	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES ET PROJETÉES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes	Date de leur établissement.
Rive Nord du St-Laurent.					
Malbaie	Saint-Fidèle	10	10	.....	23 juillet 1881.
Saint-Fidèle	Saint-Simon	11	21	.....	
Saint-Siméon	Anse-du-Portage	23	44	.....	
Anse-du-Portage	Tadoussac (1¼ mille de câble à l'emb. du Saguenay)	2	46	.....	7 nov. 1881.
Tadoussac	Bergeronnes	15	61	.....	
Bergeronnes	Escoumains	12	73	.....	
Escoumains	Sault-au-Mouton	16	89	.....	
Sault-au-Mouton	Village de Portneuf	11½	100½	.....	Octobre 1882.
Village de Portneuf	Phare do	9	109½	.....	
Phare de do	Sault-au-Cochon	7	116½	.....	
Sault-au-Cochon	Betsiamits (Bersimis)	31	147½	.....	
Betsiamits (Bersimis)	Pointe-aux-Outardes (câble)	12	159½	.....	
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	18	177½	.....	Août 1883.
Manicouagan	Rivière Godbout (câble)	26	203½	.....	Octobre 1883.
Rivière-Godbout	Pointe-des-Monts	18½	222	.....	do
Pointe-des-Monts	Baie-de-la-Trinité	7½	229½	.....	Déc. 1883.
Baie-de-la-Trinité	Pentecôte	31	260½	.....	do
Pentecôte	Sept-Iles	29½	290	.....	
Sept-Iles	Rivière-Moisy	19	309	.....	
	Total en opération	309			
	Lignes aériennes.... 269¾ Câbles 39¼	.....	.....	309	4 fév. 1885.
Rivière-Moisy	Rivière à la Chaloupe	45	.....	.....	Projetée.
Rivière-à-la-Chaloupe	Poste de Mingan	50			
Poste de Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18			
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64			
Nataskouan	Tshikaska	18			
Tskikaska	Wapitagum	42			
Wapitagum	Mécatina	33			
Mécatina	Secahtica	50			
Shécatica	Bonne-Espérance	49			
Bonne-Espérance	Blanc-Sablon	24			
	Distances totales.	702			

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	En construction	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Chicoutimi.					
Baie-Saint-Paul	Saint-Urbain	9	.....	.....	1er sept. 1881.
Saint-Urbain	Petit Lac Ha! Ha!	37	46	.....	
Petit Lac Ha! Ha!	Saint-Alexis	31½	77½	.....	
Saint-Alexis	Saint-Alphonse de Bagotville	3	80½	.....	
St-Alphonse de Bagotville	Chicoutimi	11¼	92	.....	
	Ligne aérienne	.....	.....	92	
Lignes dans le Nord-Ouest.					
Stat. de ch. f. de Qu'Appelle	Fort-Qu'Appelle	17	.....	.....	Janv. 1883.
Fort-Qu'Appelle	Buttes-de-Tondre	46	63	.....	Sept. 1883.
Buttes du Tondre	Humbolt	78	141	.....	1878-9.
Humbolt	Saskatchewan	55	196	.....	Nov. 1883.
Saskatchewan	Battleford	85	281	.....	1878-9.
Saskatchewan (Traverse de Clark)	Prince-Albert, ligne d'embran.	.....	.....	83	Déc. 1883.
Battleford	Méridien	84	365	.....	
Méridien	Sentier Victoria	80	445	.....	
Sentier Victoria	Lac-au-Foin	56	501	.....	
Lac-au-Foin	Fort-Edmonton	36	537	.....	1878-9.
				537	
Embranchements.					
Traverse de Clark	Saskatoon	.....	.....	14	
Edmonton	Saint-Albert	.....	.....	9	Mai 1885.
Sections du Sud du chemin de fer.					
Jonction de Galt	Lethbridge	107	.....	.....	
Lethbridge	McLeod	28½	135½	.....	
McLeod	Fort-McLeod	½	136	136	Mai 1885.
Mâchoire-d'Orignal	Montagne-des-Bois	.....	.....	90½	Juin 1885.
	Total, lignes du N.-Ouest	.....	.....	869½	

N° 13.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU de télégraphes et de câbles actuellement entretenus par le gouvernement fédéral—676½ milles, soit 79½ milles de moins que par la route de 1880.

CONSTRUITES.

Localités. De	Localités. A	Date de la construction.	Milles.
Colombie-Britannique.			
Lignes aériennes de l'île Vancouver—			
Victoria	Baie-du-Départ	1878	74½
Nanaïmo	Valdès	1881	15
Victoria	Pointe-Clover	1884	2½
Corr. par le câble avec le Terr. de Washington			
Pointe-Clover	Dungeness	1884	17
Câbles du détroit de Géorgie—			
Traverses du Bras Saanich		1878 et 1881	2
id de l'île Gabriola		1881	1
Ile Valdès	Pointe-Gray	1881	20
Lignes aériennes, Col.-Britann., continent—			
Pointe-Gray	Granville	1881	15
Granville	New-Westminster	1881	11½
New-Westminster	Matsqui (y compris câbles)	1864 et 1881	35½
Matsqui	Creek-de-la-Cache do	1864 et 1878	181
Creek-de-la-Cache	Barkerville, Caribou	1865 et 1878	272½
id	Kamloops	1878	48
Traverses de la rivière Fraser (ligne-mère) 2 câbles d'un ½ mille chaque		1881	½
Lignes d'embranchements—			
De New-Westminster à Ladner's-Landing. (Y comp. ½ m. de câble qui trav. la riv. Fraser.			18
De New-Westminster à Port-Moody			7½
	Total de milles		721½

Plus un fil additionnel de 44 milles entre New-Westminster et la frontière des Etats-Unis à 8 milles de Matsqui.

Ligne aérienne	680½
Câbles	41
	721½

N° 13.—RÉSUMÉ indiquant la proportion des lignes télégraphiques aériennes et sous-marines possédées, subventionnées ou exploitées par le gouvernement de l'Etat dans les diverses provinces.

—	Distances en milles.				Grand total.
	Ligne intermédiaire.		En construction.		
	Aérien.	Câbles.	Aérien.	Câbles.	
Terreneuve—Ligne subventionnée—					
De Port-aux-Basques au Cap-Ray	14	.....	14	.....	14
Nouvelle-Ecosse—					
De Sydney à Meat-Cove	126	½	.....	.....	.....
De Dartmouth à Torbay (subventionnée)	208	.....	334	½	.....
De la Pointe-Basse à Lingan	5	.....	339	½	.....
De Barrington à l'île du Cap-Sable	16	1¾	355	2¼	357¼
Nouveau-Brunswick—					
Lignes de la Baie de Fundy	29	9⅛	29	9⅛	.....
De Chatham à Escuminac	42	.....	71	.....	80⅛
Québec—					
Rive Sud (subventionnée) de Grand-Métis au Bassin-de-Gaspé	206	.....	.....	.....	.....
Bureau de la Cie de télégraphe *Great-North-Western.*	83⅜	73⅜	289⅜	.....	.....
Iles de la Madeleine	242	44¼	531⅜	117⅝	.....
Iles d'Anticosti	269¾	39¼	801⅛	156⅞	.....
Rive nord du Saint-Laurent	92	.....	893⅛	156⅞	.....
Chicoutimi	46	6	939⅜	162⅞	1,102
Quarantaine, Grosse-Ile	869⅓	.....	.....	.....	869⅓
Territoire du Nord-Ouest	680½	41	.....	.....	721½
Colombie-Britannique	2,929⅛	215¼	.....	.....	3,144⅜
Totaux					

N° 14.—Superficie et population du globe terrestre, compilées autant que possible d'après les derniers recensements officiels de chaque pays. Pour les pays où il n'y a pas eu de recensement, les chiffres ont été tirés des évaluations les plus dignes de foi.

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Europe	Austro-Hongrie	1880	240,940	37,741,434
	Belgique	1880	11,373	5,519,844
	Iles Britanniques et Gibraltar, Malte, etc.	1881	121,337	35,422,407
	Bulgarie	.....	27,538	2,000,000
	Danemark et Islande	1880	55,260	2,096,410
	France	1881	204,096	37,672,048
	Empire allemand	1880	208,744	45,194,177
	Grèce	1879	19,353	1,979,775
	Hollande	1880	13,679	4,270,098
	Italie	1881	114,408	28,459,451
	Monténégro	.....	1,710	245,380
	Portugal	1879	35,812	4,745,124
	Roumanie	.....	49,262	5,376,000
	Russie d'Europe	1882	2,074,686	84,851,886
	Servie	1879	18,767	1,670,000
	Espagne	1879	195,775	16,623,389
	Suède et Norvège	1881	293,849	6,391,398
	Suisse	1880	15,991	2,846,102
	Turquie d'Europe	.....	80,000	5,275,000
	Total	.....	3,782,480	328,379,923
Asie	Afghanistan	.....	278,600	2,500,000
	Arabie (Ind.)	.....	1,500,000	3,265,000
	Belouchistan	.....	140,000	1,000,000
	Inde anglaise	1881	1,473,687	253,382,186
	Empire chinois	.....	4,539,750	434,580,000
	Iles des Indes Orientales	.....	786,500	34,500,000
	Autres Indes	.....	873,151	36,504,250
	Turkistan, indépendant	.....	194,345	3,000,000
	Japon	.....	147,629	35,925,313
	Perse	.....	636,000	5,000,000
	Etablissements portugais	.....	7,134	877,500
	Russie d'Asie	1882	6,250,707	15,186,456
	Turquie do	.....	729,981	17,536,465
	Total	.....	17,557,484	843,257,170
Afrique	Abyssinie	.....	158,000	3,000,000
	Algérie	.....	123,000	2,870,000
	Afrique britannique du Sud	.....	546,230	1,890,500
	Afrique Centrale, y comp. Somah et Gallas	.....	4,000,000	50,000,000
	Egypte	.....	870,000	17,400,000
	Côte d'Or, Sierra-Leone, etc	1881	17,609	669,966
	Libérie	.....	50,000	1,500,000
	Guinée inférieure	.....	280,000	2,000,000
	Madagascar	.....	228,570	3,000,000
	Maroc	.....	260,000	6,000,000
	Etats libres d'Orange	.....	42,470	50,000
	Etablissements portugais	.....	697,365	2,410,000
	Sahara	.....	2,500,000	5,000,000
	Sénégambie	.....	147,000	4,000,000
	Soudan	.....	1,250,000	30,000,000
	Transvaal	.....	114,360	700,000
	Tripoli	.....	344,400	1,200,000
	Tunis	.....	45,716	1,500,000
	Zanzibar	.....	100,000	5,000,000
	Total	.....	11,774,720	138,190,466

N° 14.—Superficie et population du Globe, etc.—*Suite.*

Continent.	Pays.	Année de recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Amérique	Confédération canadienne	1881	3,470,392	4,324,810
	Groënland		750,000	14,000
	Mexique		741,820	9,650,000
	Terreneuve	1874	40,200	161,389
	Etats-Unis	1880	3,603,884	50,152,866
			8,606,296	64,303,065
	Amérique Centrale		164,900	2,600,000
	Antilles		150,000	4,500,000
	République Argentine	1880	1,357,896	2,540,000
	Bolivie		500,870	2,325,000
	Brésil		3,288,000	10,200,000
	Chili	1882	182,790	2,234,000
	Colombie		320,750	3,100,000
	Equateur		248,380	1,066,000
	Guiane	1881	178,370	341,800
	Patagonie		375,000	200,000
	Paraguay		56,700	293,844
	Pérou		503,380	3,374,000
	Uruguay	1880	69,800	450,000
	Vénézuela	1881	403,276	2,075,245
	Total		16,406,408	99,602,954
Australasie	Australie	1881	2,946,555	2,235,734
	Nouvelle-Zélande	1881	106,260	489,993
	Tasmanie	1881	26,215	115,705
	Total		3,079,030	2,841,432
Polynésie			350,000	30,000,000

RÉCAPITULATION.

Europe environ		3,800,000	329,000,000
Asie do		17,600,000	844,000,000
Afrique do		11,800,000	139,000,000
Amérique do		16,500,000	100,000,000
Australasie do		3,100,000	3,000,000
Polynésie do		350,000	30,000,000
		53,150,000	1,445,000,000
Divers			5,150,000
Grand total		53,150,000	1,450,150,000

N° 15.—TABLEAU indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue en milles carrés anglais, en 1881.

—	Superficie.	Population.
	Milles carrés anglais.	
En Europe—		
Iles Britanniques	121,115	36,100,000
Gilbraltar	.....	23,991
Heligoland	.....	2,001
Malte et Gozo	117	149,782
En Asie—		
Inde anglaise (y compris les Etats en dépendant)	1,558,254	254,000,000
Ceylan	24,702	2,758,166
Etablissements des détroits (Singapore, etc.)	1,440	350,000
Aden (y compris l'île Périm)	70	35,163
Hong Kong	32	160,402
Ile Labuerne	30	6,000
En Afrique—		
Rivière Gambie	21	14,150
Sierra-Leone	468	60,546
Colonie de la Côte-d'Or	16,620	520,000
Lagos	75,270	.....
Colonie du Cap	240,110	1,219,824
Natal	18,750	361,537
Ile Maurice et ses dépendances (Rodriguez, etc.)	704	359,419
Ile de l'Ascension	35	.....
Ile Sainte-Hélène	47	5,059
Dans l'Amérique du Nord—		
Confédération canadienne	3,470,392	4,324,810
Terreneuve	40,200	161,389
Honduras anglais ou Bélise	6,500	27,452
Jamaïque	4,256	580,804
Iles Bahama	5,794	43,521
Trinidad et autres îles des Antilles	3,287	989,059
Iles Bermudes	41	14,434
Dans l'Amérique du Sud—		
Guiane anglaise	85,000	252,186
Iles Falkland	4,740	1,543
Dans l'Océanie—		
Nouvelles-Galles du Sud, Australie	310,937	750,000
Victoria do	87,884	862,346
Queensland do	668,224	213,525
Australie méridionale	903,690	279,865
Australie occidentale	975,824	30,200
Tasmanie	26,215	115,705
Nouvelle-Zélande	106,260	489,993
Total, empire britannique dans tout l'univers	8,757,029	305,292,872

N° 16.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

—	Superficie en milles carrés.	Population au dernier recensement.	Population par mille carré.
Empire britannique	8,757,029	305,292,872	34·7
do russe	8,325,293	100,038,342	12·0
do chinois	4,540,000	435,000,000	96·0
Etats-Unis	3,002,852	52,152,866	17·3
Empire brésilien	3,288,000	10,200,000	3·1
République française	204,096	37,672,048	184·5
Empire allemand	208,744	45,194,177	216·5
Espagne (y compris les colonies)	320,975	24,914,000	77·6
Italie	114,408	28,459,451	248·7

N° 17.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RACES.

Tirée de la Géographie de Keith Johnston, Londres, 1880.

Race Indo-germanique, ou arienne	550,000,000
" mongolique, ou turanienne	635,000,000
" sémitique ou hamitique	65,000,000
" nègre et bantue	150,000,000
" hottentote et bosjemane	150,000
" malaise et polynésienne	35,000,000
" sauvage américaine	15,000,000
Total	1,450,150,000

N° 18.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RELIGIONS.

Tirée de la Géographie de Keith Johnston, Londres, 1880.

Chrétiens	375,000,000
Juifs	7,000,000
Mohamétans	170,000,000
Boudhistes	503,000,000
Hindous	177,000,000
Payens et fétichistes	170,000,000
Divers et inconnus	48,150,000
Total	1,450,150,000

N. B.—Les auteurs estiment la population de l'Empire chinois à différents chiffres. Le plus élevé est donné dans les tableaux qui précèdent.

ANNEXE No 25.

PARTIE IV.

TABLEAU COMPARATIF DES DISTANCES, ETC

DE LIVERPOOL, ANGLETERRE, SUR L'ATLANTIQUE, A YOKOHAMA, JAPON, SUR LE PACIFIQUE,
PAR LES ROUTES OCÉANIQUES LES PLUS COURTES,
ET PAR LES LIGNES PRINCIPALES DE CHEMINS DE FER LES PLUS COURTES
QUI RELIENT LES DEUX OCÉANS EN PASSANT PAR LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS, DANS L'AMÉRIQUE DU NORD.

N.B.—Voir à la fin de ces tableaux les notes sur le transfert à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, du chemin de fer de la Rive-Nord entre Québec et Montréal, le 19 septembre 1885, et aussi sur l'état d'avancement du premier de ces chemins de fer immédiatement avant la publication de ces notes.

N° de renvoi, 35,526.

ANNEXE No 25.

PARTIE IV.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par les routes océaniques et les lignes de chemin de fer les plus courtes en passant par le Canada jusqu'à Port-Moody, et par les Etats-Unis jusqu'à San-Francisco.

N° 1...	A 1.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le Cap-Race ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique ; aussi, par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
1...	A 2.....	ROUTE de Québec :—Liverpool à Québec par le détroit de Belle-Ile ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique ; aussi, par eau, de Victoria, Ile Vancouver, à San-Francisco.
2...	B..... ...	ROUTE de Québec, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa ; puis par la ligne auxiliaire du C.C.P. jusqu'à Owen-Sound ; puis à travers les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur ; puis par le C.C.P. jusqu'à Port-Moody. Route d'été par chemins de fer et bateaux à vapeur des lacs, 1884-1885
3...	C	ROUTE de Québec et Chicago :—Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; le chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Détroit ; les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson ; puis par le C.C.P. jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.
4...	D 1.....	ROUTE de Louisbourg et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc. :—Par le chemin de fer Intercolonial, de la Rive-Nord et du Pacifique Canadien.
5...	D 2.....	ROUTE de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, du Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
6...	E 1.....	ROUTE d'Halifax et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-Jean et Saint-André :—Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Pacifique Canadien.
7...	E 2.....	ROUTE d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Intercolonial, Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Pacifique Canadien.
8...	F 2.....	ROUTE de Saint-Jean, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, chemin de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
8...	F 1.	ROUTE de Saint-Jean, Moncton et Québec :—Par le chemin de fer Intercolonial, de Saint-Jean à Québec, par Moncton ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
9...	F 3.....	ROUTE de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.
10...	G 1.....	ROUTE de Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec :—Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, le chemin de Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial ; puis jusqu'à Port-Moody par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.
11...	G 2.....	ROUTE de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody :—Par les chemins de fer Nouveau-Brunswick, International, Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.
12...	H	ROUTE de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec :—Par le chemin de fer projeté.
13...	A	DÉTAILS—Route A :—Chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal ; chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Port-Moody. Parties complétées et en voie de construction, subventions en argent et en terres, et dépenses, etc.
14...	A	DÉTAILS—Route A—*Suite.*—Chemin de fer Canadien du Pacifique. Ligne-mère, lignes d'embranchement et auxiliaires.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Suite.*

N° 15...	B.	DÉTAILS—Route B :—Tableau comparatif des distances de Montréal et d'Ottawa à Toronto, par les chemins de fer Canadien du Pacifique et du Grand-Tronc.
16...	C	DÉTAILS—Route C :—Tableau comparatif des distances de Québec et d'autres places jusqu'à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des Etats-Unis et Canadien du Pacifique.
17et 18...	A à H..	TABLEAU comparatif des distances par les diverses routes indiquées, de Liverpool aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, etc., et jusqu'à Yokohama.
19...	A à H..	SOMMAIRE—Routes A, B, C, D, E, F, G, H :—Tableau comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama sur les routes respectives indiquées à travers le Canada, par Port-Moody.
20...	A 1, A 2	SUBVENTIONS accordées au chemin de fer de la Rive-Nord de Québec à Montréal, et au chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal à Ottawa.
21...	D 1, D 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis la Station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.
22...	F 2, G 1	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou les Petites Chutes, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, province de Québec.
23...	D 2, E 2, E 3, G 2	SUBVENTION accordée à la compagnie du chemin de fer International pour 49 milles de sa ligne, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière Internationale.
24...	E 1, E 2, F 2, F 3.	SUBVENTION accordée pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus practicable.
25...	A 1, A 2	SUBVENTION accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'île Vancouver, Colombie-Britannique.
26...	I 1.	ROUTE de Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer du Grand-Tronc et des Etats-Unis.
27...	I 2	ROUTE de Portland, Chutes de Niagara, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer Boston et Maine—Chicago, Detroit and Niagara Falls Short Line, et des Etats-Unis.
28...	J 1.	ROUTE de Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Detroit and Niagara Falls Short Line, et des Etats-Unis.
29...	J 2.	ROUTE de Boston, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de New-York, New-Haven et Hartford—Pennsylvanie, Cincinnati et Baltimore, et Saint-Louis et San-Francisco.
30...	K 1.....	ROUTE de New-York, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Chicago, Detroit and Niagara Falls Short Line—Chicago, Rock Island and Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
31...	K 2.....	ROUTE de New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
32...	K 3.....	ROUTE de New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer de Saint-Louis et San-Francisco.
33...	L 1.....	ROUTE de Philadelphie, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Philadelphie et Reading—Chicago, Detroit and Niaraga Falls Short Line, et des Etats-Unis.
34...	L 2.	ROUTE de Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.
35...	L 3.....	ROUTE de Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia, et le chemin de fer de Saint-Louis et San-Francisco.
36...	M 1.....	ROUTE de Baltimore, Chicago et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Baltimore et Ohio—Chicago, Rock Island and Pacific—Union Pacific et Central Pacific.
37...	M 2.....	ROUTE de Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore et Saint-Louis et San-Francisco.

INDEX des tableaux comparatifs des distances, etc., de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, etc.—*Suite.*

Nº 38....	M 3	ROUTE de Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco :—Par la ligne Vandalia et le chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco.
39...	N 1.....	ROUTE de Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond et Ohio—Louisville et Nashville—Louisville, Evansville et Saint-Louis et San-Francisco.
40...	N 2.....	ROUTE de Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco :—Par les chemins de fer Richmond, Fredericksburg et Potomac—Cincinnati, Washington et Baltimore—Saint-Louis et San-Francisco.
41...	N 3.....	ROUTE de Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Richmond et Danville—Western Railway of Alabama—Louisville et Nashville—Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemin de fer Southern Pacific et Central Pacific.
42...	O	ROUTE de la Nouvelle-Orléans et San-Francisco :—Par le réseau de Galveston, Harrisburg et San-Antonio—chemins de fer Southern Pacific et Central Pacific.
43...	I 1 à O.	RÉCAPITULATION—Routes I 1, I 2, J 1, J 2, K 1, K 2, K 3, L 1, L 2, L 3, M 1, M 2, M 3, N 1, N 2, N 3, O :—
		Etat comparatif des distances entre Liverpool et Yokohama, par les routes respectives indiquées à travers les Etats-Unis, par San-Francisco.
44...	.....	NOTES sur l'achèvement du chemin de fer Canadien du Pacifique, et sur le transfert du chemin de fer de la Rive-Nord.

A 1 à H.

ROUTES à TRAVERS le CANADA

EN PASSANT PAR

PORT-MOODY

POUR DÉTAILS, voir Nos 1 à 25.
POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, voir N° 19.

Pour les routes à travers les États-Unis, en passant par San-Francisco, voir I 1 à O, ou Nos 26 à 42.

Pour récapitulation des routes des Etats-Unis, voir N° 43.

ROUTES A 1, A 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 1.—Route de Québec.

Par la ligne-mère des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

Aussi route par eau et par chemin de fer jusqu'à Victoria, Ile Vancouver et San-Francisco, Californie.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap Race.....Océan Atlantique	.....	2,819·0	3,249
Québec	Trois-Rivières.....Ch. de fer de la Rive-Nord.	77	66·8	77
	Jonction de St-Martin, 12 milles de Montréal...	82	137·9	159
	Ottawa ... Ch. de fer Canadien du Pacifique.	108	231·6	267
	Jonction de Sudbury	324	512·7	591
	Port-Arthur	547	987·3	1,138
	Winnipeg	429	1,359·5	1,567
	Portage-la-Prairie	56	1,408·0	1,623
	Brandon	77	1,474 8	1,700
	Qu'Appelle	191	1,640·5	1,891
	Régina	33	1,669·2	1,924
	Calgary	482	2,087·3	2,406
	Stephen	123	2,194·0	2,529
	Savona's-Ferry	268	2,426·5	2,797
	Port-Moody	215	2,613·1	3,012
Port-Moody	Yokohama..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Cap Race, Québec et la ligne-mère des chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique .....A. 1.		9,806·0	11,303
	A déduire la distance entre le Cap-Race et le détroit de Belle-Ile		158·0	182
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Détroit de Belle-Ile.....A. 2.		9,648·0	11,121
Total—Québec	do do		6,839·0	7,872
Liverpool	Port-Moody *viâ* Québec, N.-E., Ch. de f. C. du Pacifique.		5,431·7	6,261
Port-Moody	Nanaïmo, Ile Vancouver.....Détroit de Géorgie.		39·0	45
Nanaïmo	Victoria do ..... do		63·3	73
Total—Liverpool	do do ..... do		5,534·0	6,379
Victoria	San-Francisco, Californie.....Océan Pacifique		759·0	875
Total—Liverpool	do *viâ* Québec et Port-Moody		6,293·0	7,254
Total—Québec	San-Francisco *viâ* Québec et Port-Moody		3,471·0	4,005

N.B.—Pour les détails concernant les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique et leurs embranchements, quant aux parties complétées, aux subventions, coût, etc., *voir* tableaux nos 13, 14, 20.

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, *voir* tableaux nos 17, 18, 19.

ROUTE E.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 2.—Route de Québec, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; par la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Ottawa; de là, par la ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Owen-Sound; de là en traversant les lacs Huron et Supérieur jusqu'à Port-Arthur; puis par la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody.

Route d'été par les chemins de fer et les bateaux à vapeur des lacs, 1884–1885.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap-Race ..... Océan Atlantique	.....	2,819·0	3,259
Québec	Trois-Rivières ..... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	66·8	77
	Jonction de Saint-Martin, 12 milles de Montréal	82	137·9	159
	Ottawa ..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	231·6	267
	Perth.... Ligne auxiliaire, Ch. de fer Can. du Pacifique.	59	282·8	326
	Jonction de Toronto, 4½ milles de Toronto	199	455·4	525
	Orangeville	43½	493·1	568·5
	Owen-Sound	73½	556·9	642
	Canal du Sault-Sainte-Marie ..... Lac Huron	250	773·8	892
	Port-Arthur ..... Lac Supérieur	280	1,016·7	1,172
	Winnipeg ..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	429	1,388.9	1,601
	Portage-la-Prairie	56	1,437·5	1,657
	Brandon	77	1,504·3	1,734
	Qu'Appelle	191	1,670·0	1,925
	Régina	33	1,698·7	1,958
	Calgary	482	2,116·8	2,440
	Stephen	123	2,223·5	2,563
	Savona's-Ferry	268	2,456·0	2,831
	Port-Moody	215	2,642·5	3,046
Port-Moody	Yokohama	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Québec, chemin de fer de la Rive-Nord et ligne auxiliaire du chemin de fer Canadien du Pacifique, lacs Huron et Supérieur, *viâ* Cap-Race		9,835·0	11,337
	A déduire la différ. entre le Cap Race et le détroit de Belle-Ile		158·0	182
	Yokohama, *viâ* le détroit de Belle-Ile		9,677·0	11,155

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances de Montréal et Ottawa à Toronto, *viâ* la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, lignes auxiliaires et embranchements, et chemin de fer du Grand Tronc, *voir* n° 15.

Pour les tableaux comparatifs des distances sur les diverses routes, *voir* tableaux n°s 17, 18, 19.

ROUTE C.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 3.—Route de Québec et Chicago.

Par le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; de là, par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit ; de là, par les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago, Saint-Paul et Emerson ; de là, par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody.

Etats-Unis et Canada.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Québec *viâ* Cap Race ..... Océan Atlantique	.....	2,819 0	3,249
Québec	Montréal ..... Ch. de fer de la Rive-Nord et C.P.	171	148·4	171
	Toronto ..... Chemin de fer du Grand-Tronc	333	437·2	504
	Détroit	231	637·6	735
	Chicago ..... Chemin de fer des Etats-Unis	268	870·2	1,003
	Saint-Paul-Ouest	410	1,225 8	1,413
	Minneapolis	10	1,234·5	1,423
	Emerson	381	1,565·1	1,304
	Winnipeg ..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	66	1,622·3	1,870
	Portage-la-Prairie	56	1,670 9	1,926
	Brandon	77	1,737·7	2,003
	Qu'Appelle	191	1,903·4	2,194
	Régina	33	1,932·0	2,227
	Calgary	482	2,350·2	2,709
	Stephen	123	2,456·9	2,832
	Savona's-Ferry	268	2,689·4	3,100
	Port-Moody	215	2,875·9	3,315
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Cap-Race, Québec et Chicago		10,069·0	11,606
	Déduire la différence entre Cap Race et le détroit de Belle-Ile		158·0	182
	Yokohama *viâ* Cap-Race, Québec et Chicago		9,911·0	11,424

N.B.—Pour le tableau comparatif des distances depuis ces divers points sur cette route, jusqu'à Port-Moody, *voir* n° 16.

Pour le tableau comparatif des distances sur ces diverses routes, *voir* nos 17, 18, 19.

ROUTE D 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 4.—Route de Louisbourg et Québec avec embranchements jusqu'à Saint-Jean, Saint-André, etc.

Par chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Louisbourg ..... Océan Atlantique	.....	2,350·0	2,709
Louisbourg	Port-Mulgrave ..... Chemin de fer projeté.	80	69·4	80
	New-Glasgow ..... Emb. du ch. de fer Inter.	80	138·8	160
	Truro	43	176·1	203
	Moncton ..... Chemin de fer Intercolonial	125	284·6	328
	Jonction de Chatham	72	347·0	400
	Rimouski	237	552·6	637
	Rivière-du-Loup	65	609·0	702
	Québec	126	718·3	828
	Jonction St-Martin ..... Ch. de fer la Rive.-N.	159	856·3	987
	Montréal	12	866·7	999
	Ottawa *viâ* St-Martin ... Ch. de fer C. du P.	108	950·0	1,095
	Jonction Sudbury	324	1,231·0	1,419
	Port-Arthur	547	1,705·6	1,966
	Winnipeg	429	2,077·8	2,395
	Portage-la-Prairie	56	2,126·4	2,451
	Brandon	77	2,193·1	2,528
	Qu'Appelle	191	2,358·9	2,719
	Régina	33	2,387·5	2,752
	Calgary	482	2,805·7	3,234
	Stephen	123	2,912·4	3,357
	Savona's Ferry	268	3,144·9	3,625
	Port-Moody	215	3,331·4	3,840
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique.	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Louisbourg, chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique		10,055·0	11,591
Liverpool	Louisbourg ..... Océan Atlantique.		2,350·0	2,709
Louisbourg	Truro ..... Embranc. du chemin de fer Intercolonial.		176·0	203
Truro	Halifax ..... Chemin de fer Intercolonial.		54·0	62
Total—Liverpool	Halifax *viâ* Truro et chemin de fer Intercolonial		2,580·0	2,974
Liverpool	Louisbourg		2,350·2	2,709
Louisbourg	Truro		176·1	203
Truro	Moncton		108·4	125
Moncton	Saint-Jean		77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean *viâ* Louisbourg, Truro, Moncton		2,711·9	3,126
	Saint-André do do		2,785·6	3,211
	Saint-Etienne do do		2,856·7	3,293

N.B.—Pour les états comparatifs des distances sur les différentes routes et les subventions, *voir* nos 17, 18, 19, 21, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE D 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 5.—Route de Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Louisbourg.....Océan Atlantique	2,350	2,709
Louisbourg	New-Glasgow—*Voir* Route D 1	139	160
New-Glasgow	Saint-Jean, N.B.....Chemin de fer Intercolonial	223	257
Saint-Jean	Jonction Mattawamkeag...Chemins de fer St-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain	128	147
Jonction Mattawamkeag	Lac Mégantic.....Continuation projetée de l'International.	117	135
Lac Mégantic	Sherbrooke.....Chemin de fer International.	60	69
Sherbrooke	Montréal.....Chemin de fer Grand-Tronc.	88	101
Montréal	Jonction Saint-Martin.....Chemin de fer Can. du Pacifique.	10	12
Jonction St-Martin	Port-Moody...Chemin de fer Canadien du Pacifique—Pour détails, *voir* D 1	2,475	2,853
Total—Louisbourg	Port-Moody.....Chemin de fer.	3,240	3,734
Port-Moody	Yokohama.....Océan Pacifique.	4,374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,964	11,485

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subventions, *voir* nos 21, 23, ainsi que les notes à la fin de ces tableaux.

Saint-Jean à Vanceboro'	Chemin de fer du	N.-Brunswick,	91·5	milles statutaires.
Vanceboro' à Mattawamkeag	do	Maine Central,	56·0	do
Vanceboro' à Portland	do	do	250·7	do

ROUTE E 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 6.—Route d'Halifax et Québec avec embranchements jusqu'à Saint-Jean et Saint-André.

Par les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Halifax, Nouvelle-Ecosse ..... Océan Atlantique	.....	2,500·0	2,881
Halifax	Truro ..... Chemin de fer Intercolonial	62	53·8	62
	Moncton	125	162·2	187
	Jonction de Chatham	72	224·7	259
	Rimouski	237	430·3	496
	Rivière-du-Loup	65	486·7	561
	Québec	126	596·0	687
	Trois-Rivières ..... Chemin de fer de la Rive-Nord	77	662 8	764
	Jonction Saint-Martin	82	733·9	846
	Ottawa ..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	827·6	954
	Jonction de Sudbury	324	1,108·7	1,278
	Port-Arthur	547	1,583·3	1,825
	Winnipeg	429	1,955·5	2,254
	Portage-la-Prairie	56	2,004·0	2,310
	Brandon	77	2,070·8	2,387
	Qu'Appelle	191	2,236·5	2,578
	Régina	33	2,265·2	2,611
	Calgary	482	2,683·3	3,093
	Stephen	123	2,790·0	3,216
	Savona's-Ferry	268	3,022·5	3,484
	Port-Moody	215	3,209·1	3,699
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Halifax, Québec et chemin de fer C.P.		10,083·0	11,622
Liverpool	Halifax ..... Océan Atlantique		2,499·4	2,881
Halifax	Truro ..... Chemin de fer Intercolonial		52·3	62
Truro	Moncton		108·4	125
Moncton	Saint-Jean		77·2	89
Total—Liverpool	Saint-Jean, *viâ* Halifax et Moncton		2,738·8	3,157
Saint-Jean	Saint-André ..... Chemin de fer *Grand Southern*		73·7	85
Total—Liverpool	Saint-André, *viâ* Halifax, Moncton et Saint-Jean		2,812·5	3,242

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* n° 24.
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE E 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 7.—Route d'Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Halifax ..... Océan Atlantique	2,500	2,881
Halifax	Saint-Jean ..... Chemin de fer Intercolonial.	239	276
Saint-Jean	Jonction Saint-Martin—Pour détails, *voir* Route D 2	403	464
Jonction St-Martin	Port-Moody—Pour détails, *voir* Route D 1	2,475	2,853
Total—Halifax	Port-Moody ..... Chemin de fer	3,117	3,593
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,991	11,516

N. B.—Pour les tableaux comparatifs par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* nos 23, 24.
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES F 1, F 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 8.—Route de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et Québec, avec embranchement jusqu'à Saint-André.

Par le chemin de fer de Frédéricton et Edmundston, le chemin Témiscouata et le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec ; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Saint-Jean ..... Océan Atlantique	.....	2,700·0	3,112
Saint-Jean	Jonction Frédéricton ..... Ch. de fer du N.-Brunswick	46	39·9	46
	Frédéricton	22	59·0	68
	Edmundston	160	197·8	228
	Rivière-du-Loup, ch Témiscouata ..... Ch. de fer projeté	80	267·2	308
	Québec ..... Ch. de fer Intercolonial	126	376·5	434
	Trois-Rivières ..... Ch. de fer de la Rive-Nord	77	443·3	511
	Jonction Saint-Martin, 12 miles de Montréal	82	514·5	593
	Ottawa ..... Ch. de fer Canadien du Pacifique	108	608·2	701
	Jonction Sudbury	324	889·2	1,025
	Port-Arthur	547	1,363·7	1,572
	Winnipeg	429	1,736·0	2,001
	Portage-la-Prairie	56	1,784·6	2,057
	Brandon	77	1,851·4	2,134
	Qu'Appelle	191	2,017·1	2,325
	Régina	33	2,045·7	2,358
	Calgary	482	2,463·8	2,840
	Stephen	123	2,570·6	2,963
	Savona's-Ferry	268	2,803·1	2,231
	Port-Moody	215	2,989·6	3,446
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total--Liverpool	Yokohama, *viâ* Saint-Jean, Frédéricton, Québec. Chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique ..... F. 2.		10,064·0	11,600
Liverpool	Saint-Jean ..... Océan Atlantique		2,700·0	3,112
Saint-Jean	Moncton ..... Chemin de fer Intercolonial		77·2	89
Moncton	Québec		433·8	500
Total--Liverpool	Québec, *viâ* Saint-Jean, Moncton ..... Ch. de fer Intercolonial		3,211·0	3,701
	Ottawa, *viâ* Saint-Jean, Moncton. Chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique		3,442·0	3,968
	Winnipeg		4,570·0	5,268
	Port-Moody		5,824·0	6,713
	Yokohama ..... Océan Pacifique. F. 1.		10,198 0	11,755
Saint-Jean	Halifax, *viâ* Moncton et Truro ..... Chemin de fer Intercolonial		239·4	276
	Frédéricton, *viâ* Jonction de Frédéricton		59·0	68
	Saint-André, *viâ* chemin de fer *Grand Southern*		73·7	85

N. B.—Pour les tableaux comparatifs par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention, d'Edmundston à la Rivière-du-Loup, *voir* n° 22.
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE F 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 9.—Route de Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Saint-Jean ..... Océan Atlantique.	2,700	3,112
Saint-Jean	Jonction de Mattawamkeag....Chemins de fer Saint-Jean et Maine, et Européen et Nord-Américain	128	147
Jonction Mattawamkeag	Jonction de Saint-Martin—Pour détails, *voir* Route D 2	275	317
Jonction St-Martin	Port-Moody—Pour détails, *voir* Route D. 1	2,475	2,853
Total—Saint-Jean	Port-Moody ..... Chemin de fer.	2,878	3,317
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique.	4,374	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, par Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,952	11,471

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18, 19.
Pour subvention, *voir* n° 23.
Saint-Jean à Vanceboro' ..... Ch. de fer du N.-Brunswick, 91·5 milles statutaires.
Vanceboro' à Mattawamkeag ..... Maine Central 56·0 do
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 10.—Route de Saint-André, Nouveau-Brunswick et Québec, avec la ligne d'embranchement jusqu'à Saint-Jean.

Par Woodstock et Edmundston et les chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Saint-André.....Océan Atlantique.	.....	2,680·0	3,089
Saint-André	Jonction McAdam..Ch. de fer du N.-Brunswick	43	37·3	43
	Woodstock	51	81·5	94
	Edmundston	113	179·6	207
	Rivière-du-Loup.....Chemin de Témiscouata	80	249·0	287
	Québec.....Ch. de fer Intercolonial	126	358·3	413
	Trois-Rivières.....Ch. de la Rive-Nord	77	425·1	490
	Jonction Saint-Martin, 12 milles de Montréal	82	496·2	572
	Ottawa.....Ch. de fer Canadien du Pacifique.	108	589 9	680
	Jonction Sudbury	324	871·0	1,004
	Port-Arthur	547	1,345 6	1,551
	Winnipeg	429	1,717·8	1,980
	Portage-la-Prairie	56	1,766·3	2,036
	Brandon	77	1,833·1	2,113
	Qu'Appelle	191	1,998·8	2,304
	Régina	33	2,027·5	2,337
	Calgary	482	2,445·6	2,819
	Stephen	123	2,552·3	2,942
	Savona's-Ferry	268	2,784.8	3,210
	Port-Moody	215	2,971·3	3,425
Port-Moody	Yokohama.....Océan Pacifique.	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, par les chemins de fer de Saint-André, Woodstock, Québec, Rive-Nord et Canadien du Pacifique	.....	10,025·0	11,556
Liverpool	Saint-André.....Océan Atlantique.	.....	2,680·0	3,089
Saint-André	Jonction McAdam.....Chemin de fer.	43	37·3	43
Jonction McAdam	Jonction Frédéricton	40	34·7	40
Jonction Frédéricton	Frédéricton	22	19·1	22
Frédéricton	Edmundston	160	138·8	160
Edmundston	Rivière-du-Loup, chemin de Témiscouata. Chemin de fer projeté	80	69·4	80
Rivière-du-Loup	Québec.....Chemin de fer Intercolonial	126	109 3	126
		471		
Total—Liverpool	Québec, par Saint-André, Jonction McAdam, Frédéricton, Edmundston et Rivière-du-Loup	.....	3,088·5	3,560
Frédéricton	St-Jean, par la jonction de Frédéricton..C. de f.	68	59·0	68
Saint-André	do le chemin de fer *Grand Southern*.	85	73·7	85

N.B.—Pour les tableaux comparatifs par les différentes routes, *voir* n°s 17, 18, 19. Pour subvention d'Edmundston à la Rivière-du-Loup. *Voir* n° 22, *voir* aussi les notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE G 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 11.— Route de Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Saint-André.....Océan Atlantique	2,680	3,089
Saint-André	Jonction de Mattawamkeag.....Chemins de fer du Nouveau-Brunswick, Européen et Nord-américain.....	91	105
Jonction de Mattawamkeag	Jonction Saint-Martin—Pour détails, *voir* Route D 2.....	275	317
Jonction St-Martin...	Port-Moody—Pour détails, *voir* Route D 1	2,475	2,853
Total—Saint-André..	Port-Moody.....Chemin de fer	2,841	3,275
Port-Moody	Yokohama .... Océan Pacifique	4,374	5,042
Total—Liverpool.....	Yokohama, *viâ* Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal et Port-Moody	9,895	11,406

N.B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes, *voir* nos 17, 18 et 19.
Pour subvention, *voir* n° 23.
Saint-André à Vanceboro'.....Ch. de fer du Nouveau-Brunswick, 49 milles statutaires.
Vanceboro' à la Jonction Mattawamkeag.....Ch. de fer Maine Central, 56 do
Voir notes à la fin de ces tableaux.

ROUTE H.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 12.—Route de Chatham, Nouveau-Brunswick, Edmundston et Québec.

Par chemin de fer projeté.

De	A	Parcours intermédiaire. Milles statutaires	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Chatham, R. Miramichi ..... Océan Atlantique, *viâ* Cap Race	.....	2,558·0	2,949
Chatham	Jonction de Chatham..... Chemin de fer Intercolonial	9	7·8	9
	Edmundston..... Chemin de fer projeté	165	143·0	165
	Québec ..... Chemin de fer projeté	170	290·6	335
	Montréal, J. de St-Martin.... Ch. de fer de la Rive-Nord	159	428·5	494
	Ottawa ..... Chemin de fer Canadien du Pacifique	108	522·3	602
	Winnipeg	1,300	1,650·1	1,902
	Port-Moody	1,445	2,903·7	3,347
Port-Moody	Yokohama ..... Océan Pacifique	.....	4,374·0	5,042
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* chemin de fer projeté, Chatham, Edmundston et Québec.....	.....	9,836·0	11,338

N.-B.—Pour les tableaux comparatifs des distances par les différentes routes *voir* nos 17, 18 et 19. *Voir* aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DÉTAILS—ROUTE A.

N° 13.—CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD, DE QUÉBEC À MONTRÉAL.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, DE MONTRÉAL À PORT-MOODY.

NOMS ET SECTIONS DE CHEMINS DE FER.	Construit ou presque complété.	En voie de construction ou qui sera construit déc. 1885.	Total de Winnipeg.	Total de Montréal.	Total de Québec viâ Saint-Martin.	Commencé.	Complété ou qui sera complété.	Dépense probable sur le chemin de fer par le gouvernement fédéral.		OBSERVATIONS.
CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.	Milles.	Milles estimés.	Milles	Milles.	Milles.		Complété.		$	
Québec	.....	.....	1,567	.....	0	.....	.....	Subvention conditionnelle en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., c. 8, Québec à Montréal..... Non ajoutée ci-dessus.	1,914,000.00	Chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Montréal—171 milles construits par l'hon. Thos. McGreevy, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 24 septembre 1874. *Voir* Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875. Chemin de fer de la Rive-Nord—Montréal à Ottawa—Construit par Duncan McDonald, en vertu d'un contrat du gouvernement provincial de Québec, en date du 16 novembre 1875. *Voir* Acte 39 Vic., chap. 2, 24 décembre 1875. Montant dépensé par le gouvernement provincial de Québec sur le chemin de fer de la Rive-Nord—Québec à Ottawa :— Montant payé jusqu'au 30 juin 1883 ..... $13,117,730 54; do voté pour l'année 1884 ..... 239,475 00. Total des dépenses, à l'exclusion de $2,250,000 de réclamations en litige ..... $13,357,205 54. *Voir* note n° 20, relative aux subventions par le gouvernement fédéral, 1884.
Québec à la Jonction Saint-Martin	159	.....	1,408	12	159	1874	1878			
Jonction Saint-Martin à Montréal	12	.....	1,420	0	171	.....	.....			
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.										Chemin de fer de la Rive-Nord, vendu par le gouvernement provincial :— De Saint-Martin—Section-Est ..... $4,000,000 00 — Au syndicat du chemin de fer de la Rive-Nord, 4 mars 1882. De Montréal—Section-Ouest ..... 3,600,000 00 — A la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, 4 mars 1882. Total ..... $7,600,000 00 — *Voir* Acte 45 Vic., chap. 19 et 20—27 mai 1882.
DIVISION-EST—LIGNE-MÈRE.										
Montréal à Ottawa—y compris 12 milles jusqu'à la Jonction	120	.....	1,300	120	267	1875	do	Subvention en argent au gouvernement, province de Québec, par l'acte 47 Vic., c. 8, 19 avril 1884... Montréal à Ottawa	1,440,000 00	
Ottawa à Pembroke	105	.....	1,195	225	372	1871	1877	Subvention en argent au Canada Central	1,440,000.00	Chemin de fer du Canada-Central—Construit par une compagnie particulière. Chemin de fer du Canada-Central—Prolongement subventionné de Pembroke à Callander, acheté par la Cie C. C. P. Contrat de la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique—Accordé le 21 octobre 1880. Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 1881. Dépôt par la compagnie, 16 février 1881, $1,000,000, au ministère des finances. Prêt à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, $32,500,000, et une avance sur ce chiffre de $7,500,000, pour compléter le chemin de fer, 1er mai 1886, de Callander à Savona Ferry (Kamloops), par l'acte 47 Vic., chap. 1, 5 mars 1884. Construction du chemin de fer du Pacifique, commencée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique à Callander et Winnipeg.
Pembroke à Mattawan	94	.....	1,101	319	466	1879	1882			
Mattawan à Callander	26	.....	1,075	346	492	1880	do			
Section-Est, par contrat Cie C. C. P.								*Section Est.*		
Callander à Sudbury-Junction (*Jonction de Sudbury*)	99	.....	976	444	591	1881	1883	Callander à Selkirk.		
Sudbury Junction à Mississipicoton	15	195	756	654	801	1883	Par contrat '86	Sub. en argent au C.C.P.	10,000,000 00	A l'exclusion de la ligne d'embranchement jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, 93 milles.
Mississipicoton au Pic	.....	140	616	794	941	do	do	Subvention en terres	12,500,000.00	Subvention en terres, Section Est—évaluées à 630 milles, et 3,815.35 acres par mille = 6,250,000 acres.
Pic à Nepigon (*Red Rock*)	35	85	496	924	1,071	do	do			La subvention en terres représente 6,250,000 acres, évaluées à $2 l'acre pour la ligne-mère, entre Callander et Port-Arthur.
Népigon (*Red Rock*) à Port-Arthur	67	.....	429	991	1,139	do	Complété 1884			Les plus fortes tranchées dans le roc s'étendent jusqu'à 95 milles entre le Pic et Népigon. Les trains circulent jusqu'à 35 milles à l'est de Port-Arthur en septembre 1883.
DIVISION-OUEST.										
Section de la Baie-du-Tonnerre.										
Port-Arthur à Ignace	152	.....	277	1,143	1,290	1876	1883	*Divers contrats.* Port-Arthur à Selkirk	14,113,122.00	Chemin de fer de Port-Arthur à Winnipeg, construit par divers entrepreneurs; certaines parties terminées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique d'après l'arrêté du Conseil, juillet 1883. Prix de l'entreprise, $924,000 pour l'achèvement, etc.
Section de Wabigoon.										
Ignace à Portage-du-Rat	145	.....	132	1,288	1,435	1878	1883			Trains réguliers de Port-Arthur à Winnipeg depuis la 1ère semaine de mai 1883. Selkirk à Saint-Boniface, 22 milles, et Saint-Boniface à Emerson, 63 milles, construits en 1877-80.
Section du Portage-du-Rat.										
Portage-du-Rat à Selkirk	111	.....	21	1,399	1,546	do	do	Selkirk à Winnipeg	375,000.00	Coût du chemin de fer de Saint-Boniface à Emerson, $1,121,798.05.
Selkirk à Winnipeg	21	.....	0	1,420	1,567	1876	1881			
Section de Brandon.										
Winnipeg à Portage-la-Prairie	56	.....	56	1,476	1,623	1881	.....	*Section Centrale.* Selkirk à Savona-Ferry (Kamloops.) Sub. en argent au C.C.P.	15,000,000.00	Longueur de la Section Centrale, d'après le contrat. Evaluée à 1,350 milles. Subvention en argent, Section Centrale. Premiers 900 milles, à $10,000 par mille ..... $9,000,000 00; do Deuxièmes 450 do 13,333 do ..... 6,000 000,00. Total de la subvention en argent, Section Centrale $15,000,000 00
Portage-la-Prairie à Brandon	77	.....	133	1,553	1,700	do	Nov. 1881			
Section de Broadview.										
Brandon à Broadview	131	.....	264	1,684	1,831	do	1882			
Section de Régina										
Broadview à Qu'Appelle	60	.....	324	1,744	1,891	1882	do			
Qu'Appelle à Régina	33	.....	357	1,777	1,924	do	Oct. 1882			Ouverture au trafic jusqu'à Régina autorisée en octobre 1882.
Régina à Moose-Jaw (*Mâchoire-d'Original*)	41	.....	398	1,818	1,965	do	1882			Commençant à 585 milles à l'ouest de Winnipeg, les rails ont été posés sur 376 milles de la ligne-mère, ainsi que sur 25¼ milles de voies de garage, du 18 avril au 26 novembre 1883, soit 9½ mois.
Section Swift-Current (Courant-Rapide.)										
Moose-Jaw à Swift-Current (*Courant-Rapide*)	113	.....	511	1,931	2,078	do	do			
Section de Medicine-Hat.										
Swift-Current à Maple-Creek (*Creek de l'Erable*)	86	.....	597	2,017	2,164	do	Fév. 1883	Sub. en terres au C.C.P.	37,500,000.00	Subvention en terres, Section Centrale. Premiers 900 milles, à 12,500 00 acres par mille ..... 11,250,000 acres d'après le contrat. do Deuxièmes 450 do 16,666 66 do ..... 7,500,000 do. Total de la subvention en terres, Section Centrale ..... 18,750,000 do
Maple-Creek à Medicine-Hat	63	.....	660	2,080	2,227	1883	1883			
Section de Crowfoot (Pied-de-Corbeau.)										
Medicine-Hat à Langevin	35	.....	695	2,115	2,262	do	do			La subvention en terres représente 18,750,000 acres, évaluées à $2 l'acre sur la ligne-mère, entre Selkirk et Savona-Ferry, sur la Section Centrale.
Langevin à Bassano	62	.....	757	2,177	2,324	do	do			Pour subventions en argent et en terres à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique,—*Voir* contrat, 21 oct. 1880—Ratifié par l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 fév. 1881.
Bassano à Gleichen	28	.....	785	2,205	2,352	do	do			
Section de Calgary.										
Gleichen à Calgary, sur la rivière de l'Arc	54	.....	839	2,259	2,406	do	do			Trains circulant jusqu'à un point 40 milles à l'ouest de Calgary, en septembre 1883.
Calgary à Morley	42	.....	881	2,301	2,448	do	do			
Morley à Kananaskis (Padmore)	12	.....	893	2,313	2,460	do	do			
Kananaskis à Canmore	13	.....	906	2,326	2,473	do	do			
Section des Montagnes-Rocheuses.										
Canmore à Silver-City	32	.....	938	2,358	2,505	do	do			
Silver-City à Laggan	17	.....	955	2,376	2,523	do	Nov. 1883			Le 28 novembre 1883, chemin de fer construit depuis Winnipeg en allant à l'ouest jusqu'à 1½ milles en deçà du sommet.
Laggan à Stephen—Sommet, M.R.	7	.....	962	2,383	2,529	do	1884			Trains réguliers circulant jusqu'au sommet, le 20 juillet 1884—47 milles plus loin qu'en mars 1884.
Stephen—Sommet, M.R., à Savona-Ferry (Kamloops)	.....	268	1,230	2,650	2,797	1884	1885			Chemin de fer construit jusqu'à environ 70 milles à l'ouest de Stephen, sur le sommet, en août 1884.
Section Ouest, C.-B (non comprise dans le contrat de la Cie C. C. P.)										
Savona-Ferry à Emory's-Bar, rivière Fraser	129	.....	1,359	2,779	2,926	1880	Temps d'après le contrat, juil. '85	.....	9,104,010.00	Construit par D. O. Mills, entrepreneur—Les derniers 29 milles de Boston-Bar à Emory's Bar sont les plus difficiles de la ligne. La voie devra être posée d'un bout à l'autre en septembre 1884.
Emory's-Bar à Port-Moody, Burrard Inlet, océan Pacifique	86	.....	1,445	2,865	3,012	22 fév. 1882	do	.....	2,486,265.00	Construit par A. Onderdonk, entrepreneur—La voie devra être posée d'un bout à l'autre vers juillet 1884.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		338,654 00	Les remises des locomotives et les bâtiments des gares sur certaines parties du chemin de fer, construits par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		397,539 67	Matériel roulant sur parties du chemin de fer construit par le gouvernement fédéral à l'ouest de Port-Arthur.
									$104,894,052 05	Total à l'exclusion des lignes de télégraphe, des embranchements, et des explorations.
	.....	.....	.....	.....	.....	1877	1878	.....	669,961.84	Les lignes de télégraphe avant la signature du contrat avec la Cie C.C.P., le 21 octobre 1880, ont été construites sur une distance de 1,747 milles depuis le Fort-William jusqu'à la ligne de la Colombie-Britannique sur la rivière Fraser, et 1,200 milles depuis le Fort-William jusqu'à Edmonton ont été exploités en avril '78.
	.....	.....	.....	.....	.....	Juillet 1871	1881	.....	3,262,696.50	Explorations de Callander à Port-Moody, etc., 1871 à 1881.
LONGUEUR TOTALE DE LA LIGNE-MÈRE, dont 1,177 milles construits par la Cie C.C.P., jusqu'à un mille en deçà de Stephen, sur le sommet, en 1881-82-83, et les trains parcourant 1,121 milles en mars 1884. Trains réguliers jusqu'au sommet le 20 juillet 1884.	2,167	698	.....	2,865	3,012	.....	.....	.....	$108,626,710.39	Sur lesquelles $12,289,211.87, subvention en argent à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au 31 décembre 1883, à l'exclusion de la subvention de terres = 13,582,707 acres, dont un cinquième sera retenu par le gouvernement d'après le contrat du 21 octobre 1880, et l'acte 44 Vic., chap. 1, 15 fév. 1881.
Embranchement de Pembina	.....	.....	.....	.....	.....	1877	1880	.....	1,121,798.05	Embranchement de Pembina, 63 milles au sud, de Winnipeg à Emerson. Coût total, 85 milles de Selkirk, $1,496,798.05.
Ouest de la rivière Rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1880	.....	159,498 15	A l'ouest de la rivière Rouge—Partie de la ligne-mère avant d'être changée pour la ligne actuelle.
Embranchement de la Baie-Georgienne. Ancienne ligne abandonnée	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	63,728.35	Embranchement de la Baie-Georgienne, au sud du lac Nipissingue—depuis Callander—Abandonné.
Embranchement de Sudbury-Junction à Algoma Mills	.....	.....	.....	.....	.....	1883	1884	.....	Omis.	Embranchement actuel au nord du lac Nipissingue, de Sudbury-Junction à Algoma-Mills, lac Huron, 93 milles en voie de construction par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique. Sera exploité en 1885. Sera prolongé jusqu'au Sault-Sainte-Marie, 107 milles plus à l'ouest. Algoma-Mills, 1,069 milles de Winnipeg, 537 de Montréal, 684 de Québec.
COUT PROBABLE TOTAL du C. C. P. de Montréal à Port-Moody	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$109,971,724 94	Ce chiffre représente seulement la dépense probable par le gouvernement fédéral.
	.....	.....	.....	.....	.....	1875	1879, à l'exception des portes.	.....	288,278 51	Ecluse de Fort Frances, au pied du lac La Pluie, sur la route Dawson, 237 milles à l'ouest de Port-Arthur, Baie du Tonnerre, lac Supérieur, et 215 milles à l'est de Winnipeg par la route Dawson.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Omis	Route Dawson, par terre et par eau, de Port-Arthur au lac des Bois et Winnipeg, et chemin de Fort-William. Frais de construction seulement, $1,027,915.12, y compris $74,193 01 pour les bateaux.
TOTAL, y compris l'écluse du Fort-Frances	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	$110,260,003.45	Sur lesquelles il y a $56,219,925.78 de paiements en argent jusqu'au 1er juillet 1884, y compris l'embranchement de Winnipeg à Emerson, et à part la subvention en terres à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique. La ligne-mère devra être complétée le 1er mai 1886, d'après la convention faite avec la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en date du 7 mars 1884, en considération d'un prêt de $12,500,000, et d'une avance sur cette somme de $7,500,000, par l'acte 47 Vic., chap. 1. Prêt remboursable le ou avant le 1er mai 1891, avec intérêt à 5 pour 100.

N.B.—Pour lignes d'embranchement et auxiliaires du chemin de fer Canadien du Pacifique,—*Voir* tableau n° 14.
Pour détails des subventions accordées au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal, et au C.C.P., de Montréal à Ottawa,—*Voir* n° 20.
Pour résumé des routes A, B, C, D, E, F, G, H, de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon, par le Canada *viâ* Port-Moody,—*Voir* n° 19.
do I I à O, par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco,—*Voir* n° 43.
Voir note à la fin de cet annexe.

DÉTAILS—ROUTE A.—*Suite.*

Chemin de fer Canadien du Pacifique.

N° 14.—Ligne-mère, lignes d'embranchement et auxiliaires, 1884.

Milles statutaires de Montréal.	De	A	Milles statutaires	Total.
	Ligne-mère, de Montréal à Port-Moody, 1,952 milles en exploitation. Il reste environ 913 milles à terminer. (*Voir* note ci-dessous).....		2,865	2,865
	Lignes d'embranchement.			
19	Sainte-Thérèse	Saint-Eustache	8	
19	Sainte-Thérèse	Saint-Jérôme	14	
21	Jonction de Saint-Lin	Saint-Lin	13	
118	Hull	Aylmer	7	
120	Ottawa, par le ch. de fer St-Laurent et Ottawa	Prescott	54	
149	Jonction de Carleton-Place	Brockville	46	
167	Smith's-Falls	Perth	12	
444	Jonction de Sudbury	Algoma-Mills	93	
1,399	Selkirk-Est	Colville-Landing	2	
1,419	St-Boniface, 1 mille de la jonction de Winnipeg.	Emerson	64	
1,420	Winnipeg	Gretna	70	
1,476	Jonction de Pembina, Rosenfield	Manitou	46	
1,476	do do	Emerson	15	
1,420	Winnipeg	Selkirk-Ouest	22	
1,421	Jonction de la ligne directe, 1 mille de Winnipeg	Stonewall	19	
1,420	Chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba *viâ* Winnipeg	Extrémité de la ligne	51	
	Total—Lignes d'embranchement		536	536
	Lignes auxiliaires acquises par bail ou achat.			
	Chemin de fer Ontario et Québec.			
179	Perth	Jonction de Toronto.	199	
	Chemin de fer Credit-Valley.			
382½	Toronto, gare Union	Saint-Thomas ...121		
	Jonction de Streetsville	Orangeville .. . 35		
	Church Falls	Elora 27		
			183	
	Chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.			
382½	Toronto	Owen-Sound.....122		
	Jonction d'Orangeville	Teeswater 70		
			192	
	Total—Lignes auxiliaires		574	574
	Total—Ligne-mère, lignes d'embranchement et auxiliaires, sous le contrôle de la Cie du ch. de fer C. du P., en octobre 1884.		.....	3,975

N.B.—Le 20 juillet 1884, les chemins de fer ci-dessus mentionnés étaient terminés et exploités, excepté 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, ainsi que 268 milles à l'ouest du sommet des Montagnes Rocheuses jusqu'à Savona's-Ferry, et 215 milles de là à Port-Moody, le tout en bonne voie et devant être terminé, une partie en 1885 et le reste en 1886. L'embranchement jusqu'aux Moulins-d'Algoma, non encore complètement terminé, devra être exploité en 1885. *Voir* n°s 1 et 13. Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, *voir* notes à la fin de ces tableaux.

DÉTAILS—ROUTE B.

N° 15.—Tableau comparatif.

Distances de Montréal et Ottawa à Toronto, par le chemin de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Montréal	Ottawa ... *viâ* ch. de fer C. P.	104	120
Ottawa	Perth ... do	51¼	59
Perth	Toronto (gare Union) ... do	176¼	208½
Montréal	Toronto ... *viâ* ch. de fer C. P.	331¾	382½
Montréal	Prescott ... *viâ* ch. de fer G.-T.	97	112
Prescott	Brockville ... do	11¼	13
Brockville	Kingston ... do	40¾	47
Kingston	Toronto (gare Union) ... do	139¾	161
Montréal	Toronto ... *viâ* ch. de fer G.-T.	288¾	333
Ottawa	Toronto (gare Union) *viâ* ch. de fer C. P.	227¾	262½
do	do do St-Laur. et O. et G.-T.	238½	275
do	do *viâ* Brockville, ch. de fer C. P. et G.	245½	283

N.B.—*Voir* tableau des distances n° 2.
Voir aussi les notes à la fin de ces tableaux.

DETAILS—ROUTE C.

N° 16—Tableau comparatif des distances—Milles statutaires.

De Québec et autres endroits à Port-Moody, par les chemins de fer de la Rive-Nord, du Grand-Tronc, des Etats-Unis et Canadien du Pacifique.

Route actuelle d'été et d'hiver.

Territoires canadien et des Etats-Unis.

De	A	Intermédiaires.	Québec.	Montréal.	Toronto.	Détroit.	Chicago.	Saint-Paul.	Winnipeg.
	Québec	.....	0	171	504	735	1,003	1,413	1,870
Québec	Montréal	171	171	0	333	564	832	1,242	1,699
Montréal	Toronto	333	504	333	0	231	499	909	1,366
Toronto	Détroit	231	735	564	231	0	268	678	1,135
Détroit	Chicago	268	1,003	832	499	268	0	410	867
Chicago	Saint-Paul, Ouest	410	1,413	1,242	909	678	410	0	457
Saint-Paul	Minneapolis	10	1,423	1,252	919	688	420	10	447
Minneapolis	Saint-Vincent	379	1,802	1,631	1,298	1,067	799	389	68
Saint-Vincent	Emerson	2	1,804	1,633	1,300	1,069	801	391	66
Emerson	Winnipeg	66	1,870	1,699	1,366	1,135	867	457	0
Winnipeg	Portage-la-Prairie	56	1,926	1,755	1,422	1,191	923	513	56
Portage-la-Prairie	Brandon	77	2,003	1,832	1,499	1,268	1,000	590	133
Brandon	Qu'Appelle	191	2,194	2,023	1,690	1,459	1,191	781	324
Qu'Appelle	Régina	33	2,227	2,056	1,723	1,492	1,224	814	357
Régina	Courant-Rapide	154	2,381	2,210	1,877	1,646	1,378	968	511
Courant-Rapide	Medicine-Hat	149	2,530	2,359	2,026	1,795	1,527	1,117	660
Medicine-Hat	Gleichen	125	2,655	2,484	2,151	1,920	1,652	1,242	785
Gleichen	Galgary	54	2,709	2,538	2,205	1,974	1,706	1,926	839
Galgary	Canmore	67	2,776	2,605	2,272	2,041	1,773	1,363	906
Canmore	Silver-City	32	2,808	2,637	2,304	2,073	1,805	1,395	938
Silver-City	Stephen, sommet des Montagnes Rocheuses	24	2,832	2,661	2,328	2,097	1,829	1,419	962
Stephen	Savona's-Ferry	†268	3,100	2,929	2,596	2,365	2,097	1,687	1,230
Savona's-Ferry	Emory's-Bar	‡129	3,229	3,058	2,725	2,494	2,226	1,316	1,359
Emory's-Bar	Port-Moody	86	3,315	3,144	2,811	2,580	2,312	1,902	1,445

N.B.—† Estimé—En voie de construction, juillet 1884.
‡ Presque terminé, do
Voir tableau des distances n° 3.
Pour l'avancement de la construction depuis le mois de juillet 1884, *voir* notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES A, B, C, *viâ*

N° 17.—TABLEAU COMPARATIF des distances, en milles géographiques et statutaires mer et intérieurs du Canada, etc., et

Pour détails—*Voir* Route.	Québec.		Montréal.		Toronto.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody, Détroit de Géorgie, C.-B.	
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
.....	2,819	3,249	Cité. 2,958	Cité. 3,409	3,247	3,742	3,061	3,529	.....	.....	.....	.....
A 1	2,819	3,249	Jonction St-Martin 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	.....	.....	3,051	3,516	4,178	4,816	5,432	6,261
A 2	2,661	3,067	Jonction St-Martin. 2,799 Cité. 2,809	Jonction St-Martin. 3,226 Cité. 3,238	.....	.....	2,893	3,334	4,020	4,634	5,274	6,079
B..	2,819	3,249	Jonction St-Martin. 2,957 Cité. 2,967	Jonction St-Martin. 3,408 Cité. 3,420	Jonction. 3,274 Cité. 3,277	Jonction. 3,774 Cité. 3,778	3,051	3,516	4,208	4,850	5,462	6,295
C..	2,819	3,249	Cité 2,967	Cité. 3,420	Cité. 3,256	Cité. 3,753	.....	.....	4,441	5,119	5,695	6,564

N.B.—Pour les routes D, E. F. G. H—*Voir* tableau comparatif n° 18.
Pour les détails des routes A 1 à H—par le Canada *viâ* Port-Moody—*Voir* n°s 1 à 25.
Pour les routes I 1 à O—par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco—*Voir* n°s 26 à 43.
Pour le résumé des routes A 1 à H—par le Canada—*Voir* n° 19.
Pour le résumé des routes I 1 à O—par les Etats-Unis—*Voir* n° 43.

PORT DE QUÉBEC.

par les diverses routes indiquées, de Liverpool, Angleterre, aux principaux ports de jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon.

Victoria, C.-B., *viâ* Nanaïmo (chemin de fer projeté).		Yokohama, côte orientale du Japon.		Route.
Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires	
.....	.....	.....	.....	Océan Atlantique *viâ* Malin-Head, nord de l'Irlande, Cap-Race, Terreneuve, Golfe et fleuve Saint-Laurent, etc. Route entière par eau.
5,534	6,379	9,806	11,303	Atlantique *viâ* Cap-Race jusqu'à Québec, chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, et Océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon.
5,376	6,197	9,648	11,121	Atlantique *viâ* Détroit de Belle-Ile. Le reste semblable à la précédente. La route du Cap-Race est de 158 milles géographiques = 182 milles statutaires plus longue que *viâ* Belle-Ile.
5,564	6,413	9,835	11,337	Atlantique *viâ* Cap-Race jusqu'à Québec ; de là par les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique *viâ* Montréal, Ottawa, Perth, Toronto et Orangeville jusqu'à Owen-Sound ; de là à travers le lac Huron jusqu'au canal du Sault-Sainte-Marie ; de là à travers le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur ; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Winnipeg et Port-Moody ; de là à travers l'océan Pacifique jusqu'à Yokohama, Japon. C'est la route d'été actuelle par le Canada. Pour la même route *viâ* le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques = 182 milles statutaires.
5,797	6,682	10,069	11,606	Atlantique *viâ* Cap-Race, chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal ; de là par le chemin de fer du Grand-Tronc jusqu'à Détroit ; de là *viâ* les chemins de fer des Etats-Unis jusqu'à Chicago et Emerson ; de là par le C.C.P. jusqu'à Winnipeg. C'était la route d'hiver par le Canada et les Etats-Unis, en attendant l'achèvement du C.C.P., au nord des lacs Huron et Supérieur, entre la Jonction Sudbury et Port-Arthur, et dans les Montagnes-Rocheuses, entre le sommet et Savona's-Ferry. Le 20 juillet 1884, les parties non terminées mais en construction, étaient évaluées à 430 milles au nord des lacs Huron et Supérieur, et à 268 milles dans les Montagnes-Rocheuses. Pour l'avancement des travaux depuis le mois de juillet, *voir* les notes à la fin de ces tableaux.

ROUTES D, E, F, G, H, *VIA* LES PORTS DE MER DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

N° 18.—ETAT COMPARATIF des distances en milles géographiques et statutaires, par les diverses routes indiquées, de Liverpool (Angleterre) aux principaux ports de mer et ports intérieurs du Canada, et à Yokohama, sur la côte orientale du Japon.—*Suite.*

Pour détails, *voir* route.	Louisbourg.		Halifax.		Saint-Jean.		Saint-André.		Chatham.		Québec.		Montréal.		Ottawa.		Winnipeg.		Port-Moody.		Yokohama.		Description des routes.
	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	Milles géographiques.	Milles statutaires.	
D 1....	2,350	2,709	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Jonction. 2,697 Ville. 2,705	Jonction. 3,109 Ville. 3,118	3,068	3,537	Jonction St-Martin. 3,206 Cité. 3,216 Cité.	Jonction St-Martin. 3,696 Cité. 3,708 Cité.	3,300	3,804	4,428	5,104	5,681	6,549	10,055	11,591	Route de Louisbourg *viâ* le chemin de fer projeté d'environ 80 milles de long. jusqu'à Port-Mulgrave, détroit de Canso; de là *viâ* les chemins de fer New-Glasgow et Truro, Intercolonial, Rive-Nord et Canad. du Pac. Les distances par cette route jusqu'à Halifax, Saint-Jean et Saint-André, sont indiquées sur le tableau des détails n° 4.
D 2....	2,350	2,709	.....	.....	2,712	3,126	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,104	3,578	3,208	3,698	4,326	4,998	5,590	6,443	9,964	11,485	Route de Louisbourg *viâ* le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, 417 M.; de là *viâ* Mattawamkeag, lac Mégantic et Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M. par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc. *Voir* tableau n° 5.
E 1....	.....	.....	2,500	2,881	.....	.....	.....	.....	Jonction. 2,724 Ville. 2,732	Jonction. 3,140 Ville. 3,149	3,096	3,568	Jonction St-Martin. 3,234 Cité. 3,244 Cité.	Jonction St-Martin. 3,727 Cité. 3,739 Cité.	3,327	3,835	4,455	5,135	5,708	6,580	10,083	11,622	Pour plus de détails, *voir* route d'Halifax *viâ* Saint-Jean, Mattawamkeag et Sherbrooke, jusqu'à Montréal, ci-dessous. Route d'Halifax *viâ* chemins de fer Intercolonial, Rive-Nord et Canadien du Pacifique. Halifax à Saint-Jean, 276 M par le chemin de fer Intercolonial, et de là 85 M. par le chemin de fer *Grand Southern* jusqu'à Saint-André. Pour les détails relatifs à cette route, *voir* tableau n° 6.
E 2....	.....	.....	2,500	2,881	2,739	3,157	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,131	3,609	3,235	3,729	4,363	5,029	5,617	6,474	9,991	11,516	Route d'Halifax *viâ* Truro et Moncton jusq. Saint-Jean par l'Intercolonial, 276 M.; de là jusq. la jonction de Mattawamkeag, 147½ M., par le chemin de fer de Saint-Jean et Maine; de là jusq lac Mégantic, par le chemin de fer International, par long projeté d'environ 135 M.; de là jusq Sherbrooke par ce dernier, 69 M.; de là par le chemin de fer du Grand-Tronc, 101 M., jusq. la cité de Montréal; de là 2,865 M. jusq. Port-Moody. La distance par cette route jusqu'à Québec, *viâ* le chemin de fer International jusq. Sherbrooke, et de là par le Grand-Tronc, est de 21 M. plus longue que jusq. Montréal, ou 3,630 M. de Liverpool. *Voir* tableau n° 7.
F 1....	.....	.....	.....	.....	2,700	3,112	.....	.....	Jonction. 2,839 Ville. 2,847	Jonction. 3,273 Ville. 3,282	3,211	3,701	Jonction St-Martin. 3,349 Cité. 3,359	Jonction St-Martin. 3,860 Cité. 3,872	3,442	3,9[illegible]8	4,570	5,268	5,824	6,713	10,198	11,755	Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, route *viâ* l'Intercolonial jusqu'à Moncton et Québec; de là *viâ* le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Montréal; de là par le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody. Pour les détails relatifs à cette route, *voir* tableau n° 8.
F 2....	.....	.....	.....	.....	2,700	3,112	.....	.....	.....	.....	3,076	3,546	Jonction St-Martin. 3,214 Cité. 3,224 Cité.	Jonction St-Martin. 3,705 Cité. 3,717 Cité.	3,308	3,813	4,426	5,113	5,690	6,558	10,064	11,600	Saint-Jean, N.-B., route *viâ* les chemins de fer de Frédéricton et du Nouveau-Brunswick jusq. Edmundston, 228 M.; de là 80 M. par le chemin de fer projeté jusqu'à la Rivière-du-Loup; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là *viâ* le chemin de fer de la Rive-Nord, 171 M., jusq. Montréal; de là par le chemin de fer Canadien du Pacifique, 2,865 M., jusqu'à Port-Moody. *Voir* tableau n° 8.
F 3....	.....	.....	.....	.....	2,700	3,112	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,092	3,564	3,196	3,684	4,314	4,984	5,577	6,429	9,952	11,471	Saint-Jean, N.-B., route *viâ* Sherbrooke jusqu'à Montréal, 452 M., par les chemins de fer Saint-Jean et Maine, International et Grand-Tronc—Saint-Jean *viâ* Sherbrooke jusqu'à Québec, 473 M. Saint-Jean à Louisbourg, par le chemin de fer Intercolonial, 417 M. *Voir* tableau n° 9.
G 1....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,680	3,089	.....	.....	3,038	3,502	Jonction St-Martin. 3,176 Cité. 3,186 Cité.	Jonction St-Martin 3,661 Cité. 3,673 Cité.	3,270	3,769	4,[illegible]93	5,069	5,651	6,514	10,025	11,556	Saint-André, Nouveau-Brunswick, route *viâ* les chemins de fer Canada et Nouveau-Brunswick jusqu'à Woodstock, 94 M.; de là 113 M. jusqu'à Edmundston; de là jusqu'à la Rivière-du-Loup, 80 M., par le chemin de fer projeté; de là 126 M. par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Québec; de là *viâ* les chemins de fer de la Rive-Nord et Canadien du Pacifique jusqu'à Port-Moody, 3,012 M. *Voir* tableau n° 10.
G 2....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,680	3,089	.....	.....	.....	.....	3,035	3,499	3,140	3,619	4,267	4,919	5,521	6,364	9,895	11,406	Saint-André, N.-B., route *viâ* Mattawamkeag et Sherbrooke, 410 M. jusqu'à Montréal, par le chemin de fer Saint-Jean et Maine, et les chemins de fer International et Grand-Tronc. *Voir* route d'Halifax par ces lignes de chemin de fer, ou tableau n° 11. Saint-André à Québec, par la même route *viâ* Sherbrooke, 431 M. Saint-André à Saint-Jean, par le chemin de fer *Grand Southern*, 85 M. Saint-André à Chatham, par les chemins de fer *Grand Southern* et Intercolonial, 246 M.
H....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Ville. 2,558	Ville. 2,919	2,849	3,284	Jonction St-Martin 2,987 Cité. 2,997	Jonction St-Martin. 3,443 Cité. 3,455	3,081	3,551	4,[illegible]08	4,851	5,462	6,296	9,836	11,338	Route de Chatham, Nouveau-Brunswick. *viâ* Cap-Race. 2,949 milles statutaires de Liverpool, océan Atlantique. Chatham à Edmundston, 165 M., et de là à Québec, 120 M. *viâ* le chemin de fer projeté "Québec et Chatham;" de là par le chemin de fer de la Rive-Nord, 159 milles jusqu'à la Jonction Saint-Martin; de là 2,853 M. jusqu'à Port-Moody, par le chemin de fer Canadien du Pacifique; de là 5,042 M.S. à travers l'océan Pacifique, jusqu'à Yokohama, sur la côte orientale du Japon. *Voir* tableau n° 12. Chatham à Saint-Jean, par le chemin de fer Intercolonial, 161 M., et de là 85 M. par le chemin de fer *Grand Southern* jusqu'à Saint-André. Pour la route de Chatham *viâ* le détroit de Belle-Ile, déduisez 158 milles géographiques, ou 182 milles statutaires de chacune des distances par cette route depuis Liverpool.

N.B.—Pour les routes A 1, A 2, B et C, *voir* tableau comparatif n° 17.
Pour détails de routes A 1 à H, par le Canada *viâ* Port-Moody, *voir* n°s 1 à 25,
Pour les routes I 1 à O, par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco, *voir* n°s 26 à 43.
Pour le résumé des routes A 1 à H, par le Canada, *voir* n° 19.
Pour le résumé des routes I 1 à O, par les Etats-Unis, *voir* n° 43.

RÉSUMÉ.

N° 19.—Routes A, B, C, D, E, F, G, H.

Etat comparatif des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohoma, Japon par les routes respectives indiquées par le Canada *viâ* Port-Moody.

Pour détails *voir*	Routes.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
A 1	Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Détroit de Belle-Ile	9,648	11,121
A 2	Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,806	11,303
B	Québec, Ottawa, Owen-Sound, lacs Huron et Supérieur, et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,835	11,337
H	Chatham, Québec, Ottawa et Port-Moody *viâ* Cap-Race	9,836	11,338
G 2	Saint-André, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,895	11,406
F 3	Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,952	11,471
D 2	Louisbourg, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,964	11,485
É 2	Halifax, Saint-Jean, Mattawamkeag, Sherbrooke, Montréal, Ottawa et Port-Moody	9,991	11,516
G 1	Saint-André, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,025	11,556
D 1	Louisbourg, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,055	11,591
F 2	Saint-Jean, Edmundston, Rivière-du-Loup, Québec, Ottawa et Port-Moody	10,064	11,600
C	Québec, Montréal, Toronto, Détroit, Chicago, Saint-Paul, Emerson, Winnipeg et Port-Moody *viâ* Cap-Race	10,065	11,606
E 1	Halifax, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,033	11,622
F 1	Saint-Jean, Moncton, Québec, Montréal, Ottawa et Port-Moody	10,198	11,755

N.B.—*Voir* états comparatifs nos 17 et 18—Routes par le Canada.
Voir résumé n° 43—Routes par les Etats-Unis *viâ* San-Francisco.
Voir notes à la fin des tableaux.

N° 20.—NOTE—ROUTES A 1, A 2.

Subventions accordées.

Au chemin de fer de la Rive-Nord, de Québec à Montréal, 159 milles.
Au chemin de fer Canadien du Pacifique, Montréal à Ottawa, 120 milles.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et à qui accordée.	Subvention en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1884.			
19 avril.	47 Vic., chap 8..	Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemin de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 miles, et n'excédant pas en totalité.....	954,000
		Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	1,440,000
		Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la Jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....	960,000

N.B.—*Voir* tables des distances, etc., n°s 1, 13.
Pour subventions en argent et en terres par le gouvernement fédéral au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Ottawa et Port-Moody, *voir* n° 13.
Voir notes à la fin des tableaux.

N° 21.—NOTE—ROUTES D 1, D 2.

Subventions accordées

Pour la construction d'un chemin de fer depuis la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Louisbourg, Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subventions en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1882	45 Vic., chap. 14	Pour un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout (70 milles).....	224,000
1883.....	46 Vic., chap. 25	Chemin de fer de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (80 milles).....	256,000
1884.....	47 Vic., chap. 8	Pour la construction d'un chem. de fer entre la Station-d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.....	450,000
		Total	930,000

OBSERVATIONS.

La subvention de $224,000 est accordée pour la construction d'une ligne plus courte et plus directe qu'on évalue à environ 70 miles de longueur.

La distance de New-Glasgow à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, par le chemin de fer actuel, est de 79¾ miles.

Le chemin de fer actuel d'Oxford à New-Glasgow est de 90 milles de long *viâ* Truro.

La distance d'Oxford à Truro, 47 milles, et de là à New-Glasgow, 43 milles.

Pour les tableaux des distances par les routes de Louisbourg, *voir* nos 4 et 5.

N° 22.—NOTE—ROUTES F 2, G 1.

SUBVENTION ACCORDÉE

Pour la construction d'un chemin de fer depuis Edmundston ou Little-Falls, Nouveau-Brunswick, jusqu'au chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1882.....	45 Vic., chap. 14	Un chemin de fer depuis la Rivière-du-Loup, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni en tout (75 milles).....	240,000

N.B.—La subvention qui précède a été accordée à la Cie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick. Pour les tableaux des distances par les routes *viâ* Edmundston, Rivière-du-Loup et Québec, *voir* n°s 8 et 10.

N° 23.—NOTE—ROUTES D 2, E 2, F 3, G 2.

SUBVENTION ACCORDÉE

Au chemin de fer Intercolonial pour 49 milles de chemin de fer depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1883.....	46 Vic., chap. 25	Chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick, à Vanceboro', ou près ou au sud de ce point.	156,800

N.B.—Pour le tableau des distances sur les routes *viâ* le chemin de fer International, l'Etat du Maine et le Canada, *voir* les n°s 5, 7, 9 et 11.

N° 24.—NOTE—ROUTES E 1, E 2, F 2, F 3.

Subvention accordée.

Pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable.

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1884.....	47 Vic., chap. 8.	Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.....	2,550,000

N.B.—Pour les tableaux des distances par la route la plus courte reliant les ports de Saint-Jean, N.-B., et Halifax, N.-E., Montréal, P.Q., *voir* les nos 6, 7, 8 et 9.

N° 25.—NOTE—PROLONGATION DES ROUTES A 1, A 2.

SUBVENTION ACCORDÉE.

Pour la construction d'un chemin de fer et d'une ligne de télégraphe d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'Ile Vancouver, Colombie-Britannique (environ 70 milles).

Année.	Acte.	Nature de la subvention et par qui accordée.	Subvention en argent.
		Par le gouvernement fédéral.	$
1884.....	47 Vic., chap. 6.	" Le gouvernement de la Colombie-Britannique se fera autoriser par la législature à transférer au gouvernement du Canada trois millions et demi d'acres de terre dans le district de la rivière de la Paix de la Colombie-Britannique, en un seul bloc rectangulaire, à l'est des Montagnes-Rocheuses, sur la limite du territoire du Nord-Ouest du Canada. " Le gouvernement du Canada, après l'adoption par la législature de la Colombie-Britannique des articles de la présente convention, demandera la sanction du parlement pour contribuer la somme de sept cent cinquante mille piastres à la construction d'un chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo; et convient de transférer aux entrepreneurs qui construiront ce chemin les terres qui lui sont ou pourront lui être livrées à cet usage par la Colombie-Britannique; et il s'engage à exiger des garanties, à la satisfaction du gouvernement de cette province, pour assurer la construction du dit chemin de fer et son achèvement le ou avant le 10e jour de juin 1887; les travaux devant se commencer immédiatement." Conformément à la convention datée du 20 août 1883, avec les entrepreneurs, le gouvernement fédéral leur accorda une subvention en argent de $750,000 (sept cent cinquante mille piastres), et en terres, toutes celles situées dans l'île de Vancouver, sauf les réserves qui ont pu être ci-devant faites à l'usage de la marine et de l'armée).....	750,000

N.B.—Pour tableau des distances, *voir* n° 1.
Voir les notes à la fin de ces tableaux.

I 1 à O.

ROUTES A TRAVERS LES ÉTATS-UNIS

EN PASSANT PAR

SAN-FRANCISCO.

POUR DÉTAILS, voir nos 26 a 43.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES AMÉRICAINES, voir No 43.

POUR LES ROUTES A TRAVERS LE CANADA en passant par PORT-MOODY, voir nos 1 a 25.

POUR RÉCAPITULATION DES ROUTES CANADIENNES, voir No 19.

ROUTE I 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 26.—Route de Portland, *MONTRÉAL*, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Portland.....Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland	Montréal.....Chemin de fer du Grand-Tronc	258	297
Montréal	Chicago ..... do	726	837
Chicago	San-Francisco. Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco .....Chemin de fer	3,090	3,562
San-Francisco	Yokohama .....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco	10,416	12,006

ROUTE I 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 27.—Route de Portland, *CHUTES NIAGARA*, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Portland.....Océan Atlantique	2,856	3,292
Portland	Boston.....Chemin de fer de Boston et Maine	101	116
Boston	Chicago...Ligne dir. de Chicago, Détroit et Chutes Niagara	871	1,004
Chicago	San-Francisco. Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Portland	San-Francisco .....Chemin de fer	3,078	3,548
San-Francisco	Yokohama .....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco	10,404	11.992

ROUTE J 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 28.—Route de Boston, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston.....Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	Chicago—Ligne dir. de Chicago, Détroit et Chutes Niagara	871	1,004
Chicago	San-Francisco—Pour détails, *voir* K 1	2,106	2,428
Total—Boston	San-Francisco.....Chemin de fer	2,977	3,432
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Boston, Chicago et San-Francisco	10,342	11,921

ROUTE J 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 29.—Route de Boston, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Boston.....Océan Atlantique	2,895	3,337
Boston	New-York—Ch. de f. de New-York, New-Haven et Hartford	203	234
New-York	Philadelphie.....Chemin de fer de Pennsylvanie	78	90
Philadelphie	St-Louis—Ch. de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis	San-Francisco.....Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Boston	San-Francisco.....Chemin de fer	3,276	3,777
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Boston, Saint-Louis et San-Francisco	10,641	12,266

ROUTE K 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 30.—Route de New-York, Chicago et San Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	New York ... Océan Atlantique	3,694	3,567
New-York	Chicago ... Ligne dir. de Chicago, Détroit et Chutes Niagara	823	948
Chicago	Omaha ... Ch. de fer Chicago, Rock-Island et Pacifique	434	500
Omaha	Ogden ... Chemin de fer Union Pacific	896	1,033
Ogden	San-Francisco ... do Central Pacific	776	895
Total—New-York	San-Francisco ... Chemin de fer	2,929	3,376
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* New-York, Chicago et San-Francisco	10,493	12,095

ROUTE K 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 31.—Route de New-York, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Millee géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	New-York ... Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	Saint-Louis ... Ch de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	961	1,108
Saint-Louis	San-Francisco ... Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York	San-Francisco ... Chemin de fer	3,073	3,543
San-Francisco	Yokohama ... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,637	12,262

ROUTE K 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 32.—Route de New-York, *INDIANAPOLIS*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	New-York.....Océan Atlantique	3,094	3,567
New-York	Saint-Louis—*viâ* Ligne Vandalia :— Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis	924	1,065
Saint-Louis	San-Francisco...Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—New-York	San-Francisco.....Chemin de fer	3,036	3,500
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,600	12,219

ROUTE L 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 33.—Route de Philadelphie, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Philadelphie.....Océan Atlantique	3,275	3,775
Philadelphie	Bethlehem-Junction.....Ch. de fer Philadelphie et Reading	49	56
Bethlehem-Junction	Chicago...Ligne dir. de Chicago, Détroit et Chutes Niagara	783	903
Chicago	San-Francisco..... *Voir* Route K 1.	2,106	2,428
Total—Philadelphie	San-Francisco.....Chemin de fer	2,938	3,387
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Philadelphie, Chicago et San-Francisco	10,683	12,314

ROUTE L 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 34.—Route de Philadelphie, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Philadelphie.....Océan Atlantique.	3,275	3,775
Philadelphie	St-Louis....Ch de fer de Cincinnati, Washington et Baltimore	883	1,018
Saint-Louis	San-Francisco.....Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco.	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco.....Chemin de fer.	2,995	3,453
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique.	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,740	12,380

ROUTE L 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 35.—Route de Philadelphie, *INDIANAPOLIS*, St-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Philadelphie.....Océan Atlantique.	3,275	3,775
Philadelphie	St-Louis—Ligne Vandalia :—Ch. de fer de New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et St-Louis.	846	975
Saint-Louis	San-Francisco.....Ch. de fer de St-Louis et San-Franciso.	2,112	2,435
Total—Philadelphie.	San-Francisco..... Chemin de fer	2,958	3,410
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,703	12,337

ROUTE M 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 36.—Route de Baltimore, Chicago et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Baltimore.....Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore	Chicago.....Chemin de fer de Baltimore et Ohio	740	853
Chicago	San-Francisco.....*Voir* Route K 1	2,106	2 428
Total—Baltimore	San-Francisco.....Chemin de fer	2,846	3,281
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Baltimore, Chicago et San-Francisco.....	10,766	12,410

ROUTE M 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 37.—Route de Baltimore, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Baltimore.....Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore	St-Louis...Ch. de f. de Cincinnati, Washington et Baltimore	798	920
Saint-Louis	San-Francisco.....Ch. de fer de St-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore	San-Francisco.....Chemin de fer	2,910	3,355
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama *viâ* Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco.....	10,830	12,484

ROUTE M 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 38.—Route de Baltimore, *INDIANAPOLIS*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Baltimore ..... Océan Atlantique	3,450	3,977
Baltimore	Saint-Louis—*Ligne Vandalia* :—		
Baltimore	Jonction de Harrisburg ..... Chemin de fer Northern Central	74	85
Jonc. de Harrisburg	Saint-Louis ..... Chemin de fer New-York, Philadelphie, Washington, Baltimore, Indianapolis et Saint-Louis	755	870
Saint-Louis	San-Francisco ..... Ch. de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Baltimore	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,941	3,390
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,861	12,519

ROUTE N 1.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 39.—Route de Richmond, *LOUISVILLE*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Richmond ..... Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Huntingdon ..... Chemin de fer Richmond et Ohio	364	419
Huntingdon	Lexington ..... Chemin de fer Richmond et Ohio	121	139
Lexington	Louisville ..... Chemin de fer de Louisville et Nashville	82	94
Louisville	Mount-Vernon. Ch. de fer de Louisville, Evansville et St-Louis	162	187
Mount-Vernon	Saint-Louis ..... Chemin de fer de Louisville et Nashville	66	76
Saint-Louis	San-Francisco ... Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,907	3,350
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco	10,757	12,397

ROUTE N 2.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 40.—Route de Richmond, *CINCINNATI*, Saint-Louis et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Richmond.....Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Washington.Ch. de f. Richmond, Frédéricksburgh et Potomac	101	116
Washington	Saint-Louis..Ch. de fer Cincinnati, Washington et Baltimore	763	880
Saint-Louis	San-Francisco..Chemin de fer Saint-Louis et San-Francisco	2,112	2,435
Total—Richmond	San-Francisco.....Chemin de fer	2,976	3,431
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,826	12,478

ROUTE N 3.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 41.—Route de Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires
Liverpool	Richmond.....Océan Atlantique	3,380	3,895
Richmond	Atlanta.....Chemin de fer Richmond et Danville	476	549
Atlanta	Montgomery.....Chemin de fer Western de l'Alabama	152	175
Montgomery	Nouvelle-Orléans.....Chemin de fer Louisville et Nashville	278	321
Nouvelle-Orléans	El Paso...Réseau de chemin de fer Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso	Tulare.....Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare	San-Francisco.....Chemin de fer Central Pacific	218	251
Total—Richmond	San-Francisco.....	2,995	3,452
San-Francisco	Yokohama.....Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Richmond, Nouv.-Orléans et San-Francisco.	10,845	12,499

ROUTE O.

Distances de Liverpool, Angleterre, à Yokohama, Japon.

N° 42.—Route de la Nouvelle-Orléans et San-Francisco.

De	A	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Liverpool	Nouvelle-Orléans ..... Océan Atlantique	4,780	5,510
Nouvelle-Orléans	El Paso ..... Réseau du chemin de fer de Galveston, Harrisburg et San-Antonio	1,049	1,209
El Paso	Tulare ..... Chemin de fer Southern Pacific	822	947
Tulare	San-Francisco ..... do Central Pacific.	218	251
Total—N.-Orléans	San-Francisco ..... Chemin de fer	2,089	2,407
San-Francisco	Yokohama ..... Océan Pacifique	4,470	5,152
Total—Liverpool	Yokohama, *viâ* Nouvelle-Orléans et San-Francisco	11,339	13,069

RÉSUMÉ.

N° 43.—Routes I 1 a O—toutes deux inclusivement.

Etat comparatif des distances entre Liverpool, Angleterre, et Yokohama, Japon, par les diverses routes ci-dessous, passant par San-Francisco.

Pour détails *voir*	Routes	Milles géographiques.	Milles statutaires.
J. 1	Boston, Chicago et San-Francisco	10,342	11,921
I. 2	Portland, Chutes Niagara, Chicago et San-Francisco	10,404	11,992
I. 1	Portland, Montréal, Chicago et San-Francisco	10,416	12,006
K. 1	New-York, Chicago et San-Francisco	10,493	12,095
K. 3	New-York, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,600	12,219
K. 2	New-York, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,637	12,262
J. 2	Boston, Saint-Louis et San-Francisco	10,641	12,266
L. 1	Philadelphie, Chicago et San-Francisco	10,683	12,314
L. 3	Philadelphie, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,703	12,337
L. 2	Philadelphie, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,740	12,380
N. 1	Richmond, Louisville, Saint-Louis et San-Francisco	10,757	12,397
M. 1	Baltimore, Chicago et San-Francisco	10,766	12,410
N. 2	Richmond, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,826	12,478
M. 2	Baltimore, Cincinnati, Saint-Louis et San-Francisco	10,830	12,484
N. 3	Richmond, Nouvelle-Orléans et San-Francisco	10,845	12,499
M. 3	Baltimore, Indianapolis, Saint-Louis et San-Francisco	10,861	12,519
O	Nouvelle-Orléans et San-Francisco	11,339	13,069

N.B.—*Voir* résumé n° 19.—Routes par le Canada, *viâ* Port-Moody.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Depuis qu'a été publié le dernier rapport annuel de 1883-84, les parties du chemin de fer qui n'avaient pas encore été terminées alors, l'ont été suffisamment pour permettre le voyage ininterrompu entre Québec et Winnipeg à compter du 2 novembre 1885, et jusqu'à Port-Moody à compter du 7 du même mois, la dernière carvelle ayant été enfoncée ce jour-là, à l'est de Kamloops, et un train spécial ayant fait le voyage jusqu'à Port-Moody.

Les parties ci-dessus mentionnées sont les suivantes :—

	Milles estimés, en 1884.	Milles mesurés, en 1885
Au nord du lac Supérieur—		
Entre le raccordement de Sudbury et Port-Arthur	430	435
Montagnes Rocheuses—		
Entre Stephen, ou le sommet des Montagnes Rocheuses, et Savona's Ferry, Kamloops.	268	288
Total.—Parties terminées ou à peu près en 1885	698	723

Les chiffres précédents indiquent une différence totale de 25 milles, dont il y a à déduire 2 milles pour la partie entre Savona's-Ferry et Port-Moody, qui selon le dernier rapport est de 213 au lieu de 215 milles.

Ainsi la différence totale à ajouter à la longueur du chemin de fer Canadien du Pacifique, et conséquemment à la distance totale entre Liverpool et Yokohama, dans les tableaux de distances publiés dans le rapport de 1883-84, est de 23 milles.

TRANSFERT DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-NORD—DE QUÉBEC À MONTRÉAL.

La section de l'Est ou chemin de fer de la Rive-Nord, entre Québec et Montréal, a été transférée par la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour être exploitée par celle-ci, en conformité d'un arrangement passé en date du 27 février 1883 ; plus tard le contrôle et la propriété du chemin passa à la compagnie en vertu d'un arrangement en date du 20 avril 1883.

La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc transféra ses droits sur la dite ligne au gouvernement fédéral le 19 septembre 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil, conforme aux articles 2 et 3 de l'acte 48 Vic., chap. 58, de 1885.

Le même jour, le gouvernement fédéral transféra la même ligne à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, par un arrêté du conseil conforme à l'article 3 de l'acte ci-dessus cité, par lequel il est accordé, en sus des subventions déjà accordées, une subvention s'élevant à $1,500,000, en considération de ce que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique fournira un libre accès au port de Québec.

En conformité de son arrangement avec la compagnie du Grand-Tronc, le gouvernement fédéral doit lui payer sur la dite somme, à certaines conditions, la somme de $525,000. Il doit aussi lui payer la valeur de tout le combustible acheté par la compagnie du Grand-Tronc expressément pour l'usage du chemin de fer de la Rive-Nord pendant l'automne et l'hiver 1885-86. Il s'est de plus engagé à garantir ce que peut devoir la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord sur les réclamations suivantes, ou à en faire effectuer le paiement par les parties responsables :—

Pour le terrain du Palais à Québec	$45,000
Pour terrain à Québec, dû à Robert H. McGreevy	15,000
Pour terrain à Hochelaga, dû à H. Robert, et payable en 1888	22,500

Suivant l'arrangement passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement fédéral devra appliquer l'intérêt de la somme de $970,000, sur les $1,500,000, au taux de 4 pour 100 par année, en tout ou partie, selon qu'il y aura lieu, au paiement de l'intérêt sur les premières obligations portant hypothèque de la compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, y compris celles dont le gouvernement de Québec est porteur comme garantie collatérale pour la balance du prix du dit chemin de fer ; le paiement de ces intérêts ne devant être fait par le gouvernement fédéral que si les recettes de l'exploitation du dit chemin, après le paiement des frais d'exploitation, sont insuffisantes pour payer ces intérêts ; mais lorsque les recettes nettes seront suffisantes pour payer les intérêts des dites obligations, tout droit ou titre de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique relatif aux $970,000 ci-dessus, cessera.

ANNEXE No 27.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS

RAPPORT DU CURATEUR

ANNEXE No 27.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS—RAPPORT DU CURATEUR.

(N° de renvoi, 62,973.)

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS,
OTTAWA, 10 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les études et œuvres d'art ci-dessous ont été ajoutées à la Galerie Nationale des Beaux-Arts, durant l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1885.

Collection de dessins, peintures, etc., au nombre de 39, par les élèves de l'Ecole des Arts de South Kensington (Angleterre), faisant voir le système adopté pour l'enseignement des différentes branches de l'art dans les écoles de l'Etat en Angleterre.

Les études ci-dessus ont été présentées par l'entremise de S. A. R. la princesse Louise.

PEINTURES À L'HUILE.

Portrait du marquis de Lorne—par sir J. E. Millais, A. R. Présenté par sir J. E. Millais, A. R., par l'entremise du marquis de Lorne.

Chez le Sabotier—par M. Wm. Brymner, A.A.R.C. Acheté par l'Etat.

AQUARELLE.

Aquarelle—par M. C. S. Millard, A.R.C. Présentée par C. S. Millard par l'entremise de l'Académie royale canadienne.

Ces nouvelles acquisitions portent à quatre-vingt-treize le nombre des œuvres d'art de la galerie.

L'intérêt porté à la Galerie Nationale n'a pas diminué dans le cours de l'exercice; 11,893 visiteurs se sont inscrits sur le registre, ce qui constitue une augmentation de 1,965 sur le nombre de visiteurs de l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN W. H. WATTS,
Curateur.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des Travaux publics.

ANNEXE No 28.

LISTE DES AFFAIRES

SOUMISES AUX

ARBITRES OFFICIELS

DANS LE COURS DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885

PAR

CHARLES THIBAULT, secrétaire.

ANNEXE No 28.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DES ARBITRES OFFICIELS.

(N° de renvoi, 60,587.)

BUREAU DES ARBITRES OFFICIELS,
OTTAWA, 16 juillet 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser une liste des affaires qui ont été soumises aux arbitres officiels par le département des travaux publics, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des Travaux publics.

LISTE des affaires qui ont été soumises aux arbitres officiels par le département des travaux publics, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Réclamant.	Occasion de sa prétention.	Quand soumise.	A qui soumise.	Soumise pour rapport ou pour décision.	Somme réclamée.	Somme adjugée ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision du rapport.	Observations.
		1884.			$ cts.	$ cts.		
C. C. Charlton.	Anse de Campbell, I. P.-E. Dommages causés par l'érection d'un brise-lames.....	22 août.....	Bur. complet	Décision.....	250 00	.....	.....	N.B.—M. Muma a fait un rapport dans lequel il recommandait que la somme de $112.50 fut payée au réclamant, mais le département n'a pas consenti à la chose et a ordonné que l'affaire fût décidée par les arbitres selon qu'elle leur avait été soumise.

ANNEXE No 29.

LISTE DES CHEFS ET SOUS-CHEFS DU DEPARTEMENT.

ANNEXE

N° de renvoi, 63,650.

LISTE des membres, commissaires et commissaires-adjoints du conseil des travaux, du département des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires-adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination.
Sous l'autorité de l'acte 4-5 Vic., ch. 38, corporation du conseil des travaux.				
L'hon. H. H. Killaly, président.....	.....	.....	.....	.....
D. Daly ..... } Membres..	29 déc. 1841...	3 oct. 1844...		
S. B. Harrison..... } Membres..				
J. Davidson, écr... } Membres..				
Nouveau conseil des travaux.				
L'hon. H. H. Killaly, président...	5 oct. 1844....	8 juin 1846...		
D. Daly..... } Membres...				
W. H. Draper.... } Membres...				
W. Morris ..... } Membres...				
D. B. Papineau.. } Membres...				
Sous l'autorité de l'acte 9 Vict., chap. 37, etc.				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef	4 juillet 1846	10 mars 1848...	L'hon. Chas. Eus. Casgrain, commissaire-adjoint.....	1er août 1846
E. P. Taché do ...	11 mars 1848...	26 nov. 1849...	L'hon. M. Cameron, commiss.-adjoint..	11 mars 1848...
J. Chabot do ...	15 déc. 1849...	31 mars 1850...	Jno. Wetenhall, commissaire-adjoint....	2 fév. 1850...
W. H. Merritt do ...	20 avril 1850...	11 fév. 1851...	L'hon. Jos. Bourret, commiss.-adjoint..	20 avril 1850...
J. Bourret do ...	15 fév. 1851...	27 oct. 1851...	L'hon. H. H. Killaly, commiss.-adjoint..	15 février 1851
John Young do ...	28 oct. 1851...	22 sept. 1852...		
J. Chabot do ...	23 sept. 1852...	26 janv. 1855...	.....	.....
F. Lemieux do ...	27 janv. 1855...	25 nov. 1857...		
C. Alleyn do ...	28 nov. 1857...	1er août 1858.		
L. H. Holton do ...	2 août 1858...	6 do 1858.		
L. V. Sicotte do ...	6 do 1858...	10 janv. 1859...	Samuel Keefer, commiss.-adjoint.....	6 mai 1859....
John Rose do ...	15 janv. 1859...	12 juin 1861...		
Jos. Cauchon, commissaire...	15 juin 1861...	23 mai 1862...		
U. J. Tessier do ...	24 mai 1862...	27 do 1863...		
L. T. Drummond do ...	28 do 1863...	23 juillet 1863.		
M. Laframboise do ...	23 juillet 1863.	29 mars 1864...	Toussaint Trudeau, commiss.-adjoint...	15 mars 1864...
J. C. Chapais do ...	30 mars 1864...	30 juin 1867...		
Sous l'autorité de l'acte 21 Vict., chap. 12.				
L'hon. Wm. McDougall, ministre...	1er juil. 1867.	— oct. 1869...	Toussaint Trudeau, sous-ministre	— mai 1868...
L'h. H. L. Langevin, C.B., ministre	8 déc. 1869...	5 nov. 1873...		
L'hon. Alexander Mackenzie do	7 nov. 1873...	16 oct. 1878...		
Sir Chas. Tupper, C.B., C.C.M.G., ministre	17 oct. 1878...	20 mai 1879...		
Sir Hector L. Langevin, C.B., C.C.M.G., ministre.....	20 mai 1879...	.....	G. F. Baillairgé, sous-ministre.	4 oct. 1879...

N° 29.

ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef publics, de 1841 à 1885.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly	17 août 1841...	Samuel Keefer	17 août 1841...	F.P. Rubidge, architecte et sous-ingénieur.	15 déc 1841.
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le département des Travaux publics.	25 sept. 1847.				
....	....	John Page.....	31 oct. 1853.		
Toussaint Trudeau	13 déc. 1859.				
Frederick Braun ...	8 mars 1864.				
.....	....	G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef.	5 juillet 1871..	Thos. S. Scott ...	7 février 1872.
S. Chapleau	4 octobre 1879.	H. F. Perley	25 nov. 1880 ...	Thos. Fuller	31 octobre 1881
F. H. Ennis.....	4 nov. 1880.				
A. Gobeil.	23 janv 1885				

ANNEXE No 29.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

DU

NORD-OUEST,

PAR

F. N. GISBORNE, Surintendant.

12 27½

ANNEXE No 29

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE SUR LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DU GOUVERNEMENT,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 28 décembre 1885.

MONSIEUR,—Comme annexe à mon rapport sur le service télégraphique du gouvernement pour l'exercice expiré le 30 juin 1885, je me permets de vous transmettre ci-joint un rapport fait par le surintendant local des lignes télégraphiques du Nord-Ouest, et daté de Battleford, le 9 du courant, au sujet de la reconstruction projetée de la ligne entre Battleford et Edmonton, de la route à traverser, etc., avec un rapport supplémentaire du télégraphiste d'Edmonton sur la nature de la région avoisinant le Fort-Saskatchewan.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. N. GISBORNE, *surintendant.*

A. GOBEIL, écr.,
Secrétaire du département des travaux publics.

BATTLEFORD, 9 décembre 1885.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport qui suit de mon voyage à Edmonton, aller et retour.

Le 12 octobre 1885, je partis des pâturages de Wyld et Burke, situés sur la rive nord de la Saskatchewan (cette propriété de Wyld et Burke est précisément en face du village de Battleford, à 100 chaînes au nord de mon bureau), avec Pat Maskell, qui menait les chevaux que vous aviez au printemps, tandis que je montais une de mes juments grises, l'autre ayant été blessée cet été par les feux de prairie.

Mon but en allant à Pitt, sur la rive nord de la rivière, était de voir si le département des sauvages et la compagnie de la Baie-d'Hudson n'étaient pas dans l'erreur en vous recommandant de construire la ligne sur la rive nord au lieu de la rive sud.

Le côté nord est de 7·7 milles plus long que le côté sud, et a les rivières suivantes à traverser: la rivière au Brochet (15·5), la rivière à la Tortue (46·1) la rivière des Anglais (63·6), la rivière du Daim-Rouge (86·5). Toutes ces rivières sont aussi grandes ou plus grandes que la rivière de l'Aigle; il faudrait y lancer à la nage les chevaux des réparateurs de la ligne tout un mois de l'année, et quelquefois elles seraient d'une traversée impossible.

On n'y voit pas d'épinette rouge ou de pin gris, ni même de peuplier, sauf dans la proximité de Pitt, et sous tout rapport la rive nord offre une route bien inférieure à celle de la rive sud.

De Fort-Pitt il n'y a que très peu ou point de pin jusqu'à proximité du lac aux Grenouilles (32 milles), où se rencontrent du pin rabougris et du pin baumier; l'un et l'autre sont petits, et ne sont guère meilleurs que le peuplier pour faire des poteaux. Même ici la quantité n'est pas considérable; c'est le peuplier qui domine, et il est d'une espèce inférieure.

A la rivière de la Montagne-de-l'Original, il y a un peu de pin baumier. Il y a un pont sur cette rivière. Elle est grande. Elle se trouve 42 milles environ à l'ouest de Pitt.

La rivière au Croupion-de-Chien, à 64 milles à l'ouest de Pitt, est très grande; elle a une bonne traverse, mais de nature à causer sûrement des difficultés au printemps. On voit dans les environs un peu de pin baumier.

La rivière du Lac-à-la-Selle est grande; elle l'est plus que la rivière de l'Aigle, à 94 milles à l'ouest de Pitt. Le sentier la traverse au centre d'un grand établissement de sauvages. Je recommanderais certainement que quand la nouvelle ligne sera construite, un réparateur ou un sous-agent fût fixé dans ces environs. C'est la seule localité habitée entre le Lac-aux-Grenouilles et Victoria.

A trois milles à l'ouest de la rivière, et du côté sud du chemin, se trouve une savane composée d'épinette rouge. La seule difficulté c'est qu'elle appartient aux sauvages. Je recommande que vous vous arrangiez avec le commissaire de Régina pour que les sauvages entreprennent de livrer des poteaux, soit de Victoria à 30 milles à l'est de la rivière du Lac-à-la-Selle.

A trois milles à l'est de Victoria, vous traversez des bois de pin rabougris et sur une étendue de près de deux milles, ce pin est petit en majeure partie—pas assez long pour faire des poteaux.

Victoria consiste en un vieux fort de la compagnie de la Baie-d'Hudson, qui sert actuellement de bureau à l'agent des Sauvages, en un petit marchand et en petits fermiers au nombre d'une demi-douzaine à une douzaine, la plupart métis. Le fort est tout près de la rivière.

De Pitt à Victoria je ne vis pas d'épinette rouge ou de pin gris, sauf aux endroits que j'ai mentionnés; ce qui domine est un peuplier chétif, en assez petite quantité, et on y voit çà et là quelques pins rabougris mêlés de pins baumiers. Ces derniers deviennent de beaux arbres, mais les autres sont presque toujours trop petits pour pouvoir en fabriquer des poteaux. Mais de fait les uns et les autres ne peuvent servir à faire des poteaux de télégraphe, parce qu'ils n'ont pas quatre ans d'existence. Il n'y a pas de doute que des poteaux métalliques d'un premier coût triple seraient de beaucoup plus économiques que ceux même du meilleur bois, car ils seraient à l'abri des feux de prairie qui détruisent annuellement bien des milles de ligne télégraphique, ce qui augmente considérablement les frais d'entretien et diminue sensiblement les recettes.

De Victoria à la Rivière-à-l'Esturgeon, il n'y a pas de colons. De là à Edmonton, le territoire est plus ou moins colonisé.

M. Macrae, ci-devant agent des sauvages à Carleton, résident d'Edmonton depuis nombre d'années, et qui a fait cent fois le trajet entre Victoria et Edmonton, dit que les ruisseaux indiqués sur la carte du gouvernement sont presque tous si profonds au printemps qu'il est nécessaire d'y mettre les chevaux à la nage, et quelques-unes sont infranchissables pendant nombre de jours. Puisqu'il en est ainsi, il est douteux qu'il soit prudent d'adopter la route de la rive nord, mais il serait préférable de prendre celle de la rive sud, telle qu'elle est tracée sur la carte ci-annexée, traversant la Saskatchewan à Edmonton et à Victoria, ou le Fort-Saskatchewan et Victoria.

Je joins à ce rapport celui de M. Taylor sur la rive sud de la rivière, ainsi qu'un tableau des distances.

Il n'y aura pas de difficulté à avoir des poteaux convenables entre Victoria et le Fort-Saskatchewan, mais de là à Edmonton ils devront être transportés sur une grande distance.

J'arrivai à Edmonton le 22 octobre, après un trajet de dix jours; mes chevaux étant très médiocres et usés—je parle de ceux autres que ma jument grise. Je restai à Edmonton jusqu'au 27 octobre. Dans l'intervalle, je me rendis à Saint-Albert, et rouvris le bureau téléphonique de Saint-Albert, qui était fermé depuis plus de deux mois, personne ne voulant y servir aux conditions passées. Ce bureau est actuellement dans le bâtiment de la mission catholique, et sous la direction du Père L'Estang; tous les comptes, etc., sont tenus par M. Taylor à Edmonton—le révérend Père recevant la commission ordinaire de 25 pour 100, comme auparavant.

Le 27 octobre, je me dirigeai vers Battleford par les lacs au Foin et la ligne télégraphique. Il est très fâcheux que la ligne n'ait pas été originairement construite d'Edmonton aux lacs au Foin, telle qu'indiquée sur la carte : ce qui est une route praticable.

La ligne a été considérablement détruite par des feux de prairie, et je doute fort qu'il soit possible de donner à Edmonton un service même passable au printemps prochain.

Comme il était tombé de la neige, nous n'arrivâmes pas à Battleford avant le 6 novembre 1885 ; les hommes et les chevaux étaient absolument à bout de forces.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HARTLEY GISBORNE,
Surintendant local.

F. N. GISBORNE, écr., M. S. T. C.
Surintendant du service télégraphique du gouvernement,
Ottawa.

EDMONTON, ALTA, 16 novembre 1885.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, je vous transmets les informations suivantes sur la région qui sépare le fort Saskatchewan de Victoria, sur la rive sud de la Saskatchewan.

Au fort Saskatchewan, un ruisseau de 20 pieds de largeur se décharge dans la rivière, et est traversé par deux ponts. De là au Ruisseau-Profond, le territoire est fort entrecoupé de savanes, et presque toute l'étendue de la prairie est couverte de peupliers et de cotonniers. Les savanes contiennent de l'épinette rouge en petite quantité, et du pin rouge ainsi que du pin blanc en abondance. Le ruisseau est insignifiant, et on peut y faire un pont pour $25 à peu près. De ce ruisseau au ruisseau du Castor, le pays offre à peu près le même aspect, mais contient moins de savanes. Le principal bois est le peuplier blanc, avec un peu de pin le long de la route, mais en arrière, de chaque côté, particulièrement sur les Buttes du Castor, que le sentier longe ici, il y a beaucoup de pin, qui, cependant, est disséminé. La région qui s'étend des Buttes du Castor au ruisseau de la Paille est ouverte, mais bien plus sèche, avec du bois à de plus grandes distances, mais en abondance toutefois. On peut construire des ponts sur ces deux ruisseaux pour à peu près $50 chaque. On ne rencontre pas d'autres cours d'eau entre le ruisseau de la Paille et Victoria, et le pays est ouvert ; on y voit peu de savanes. Le bois propre à faire des poteaux de télégraphe y est plus rare, et devra être transporté à de grandes distances, soit jusqu'à 18 milles. Toute la région pourra être aisément visitée en toute saison, car il ne s'y rencontre que les trois ruisseaux que j'ai mentionnés ci-dessus. Tous les gens compétents s'accordent à dire qu'on peut avoir du bois pour la construction de la ligne télégraphique moyennant un transport de 18 milles au maximum, et cette distance en pas plus de deux endroits. La différence de distance entre le fort Saskatchewan et Victoria est d'environ 15 milles en faveur de la rive sud de la Saskatchewan.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEX. TAYLOR,
Agent du service télégraphique du gouvernement.

H. GISBORNE, écr.,
Battleford, T. N. O.

TABLEAU DES DISTANCES.

CARLETON (rive nord de la Saskatchewan)	0·0
Limite orientale de la Grande Savane	18·0
Grand lac au nord du sentier	23·8
" sud "	28·5
Chantier près d'un ruisseau d'eau potable	30·3
Petit ruisseau	43·7
Petit étang à quelque distance au nord	53·4
Extrémité orientale du "lac aux Oies," grand lac marécageux au sud du sentier	60·2
Grand lac au sud du sentier	67 9
Maison de Wyld et Burke, exactement au nord de Battleford, sur la Saskatchewan. La rivière, y compris l'île, a 83 chaînes de large	86 8

CARLTON À BATTLEFORD, par la rive sud de la Saskatchewan (bureau du surintendant local)	113

BATTLEFORD (ferme Wyld et Burke) rive nord de la Saskatchewan	0
Jonction avec le sentier de Pitt et de Carlton	10·2
Rivière au Brochet	15 5
Sentier allant à la réserve de Moosomin	18·1
Premières eaux et habitations depuis la rivière au Brochet	24·8
Grand lac	30 5
Jusqu'à la traverse de la rivière à la Tortue	46·1
Rivière des Anglais (quelques pins baumiers)	63·6
Rivière réunissant deux grands lacs	83·8
Rivière du Chevreuil-Rouge	86·5
Petit ruisseau au fond d'un profond ravin	99·6
Fort Pitt	100.7

BATTLEFORD	0
Fourches de chemin sur la rive sud	36·8
Rivière du Grand-Ravin	57·1
Fondrière	67·6
Petit ruisseau	78·8
Rivière Saskatchewan	92·5
Fort Pitt	93·0

DE BATTLEFORD À FORT PITT par une voie explorée pour une ligne télégraphique	0
Ruisseau de Pierre	37·0
Commencement de buttes de sable	44·0
Ruisseau du Grand-Ravin	54·0
Fort Pitt	88·9

DE FORT PITT À VICTORIA	0
Deux grosses buttes	17·3
Le sentier du lac la Biche fait un détour	47·3
Rivière du Croupion-de Chien	64·0
Rivière du Lac-à-la-Selle	94·0
Ruisseau de Sable—Le sentier du Lac la Biche fait un détour	114·4
Rivière au Moulin ou Creek Fumant	126·5
Victoria	129·8

DE VICTORIA À EDMONTON	0
Ruisseau de Pierre	16·8
Ruisseauà la Carpe	22·0
Rivière de l'Esturgeon	50·6
Fort Saskatchewan	57·6
Fort Edmonton	74·6

RÉCAPITULATION.

De Battleford à Fort Pitt (rive sud)	93·0
De Fort Pitt à Victoria	129·8
De Victoria à Edmonton	74·6
	297·4

ANNEXE No 30.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

Du 1er juillet 1867 au 31 décembre 1885.

ANNEXE No 30.

N° de renvoi, 63,651.

CORRESPONDENCE OFFICIELLE.

LISTE des lettres reçues et expédiées, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 décembre 1885.

Années.	Reçues.	Expédiées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 du 1er janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do	3,448	2,171
1870 do do	4,961	3,185
1871 do do	6,268	3,983
1872 do do	8,333	4,428
1873 do do	10,072	5,707
1874 do do	9,800	5,043
1875 do do	9,006	5,006
1876 do do	7,971	4,773
1877 do do	7,517	4,425
1878 do do	6,886	4,021
1879 do au 6 octobre	7,186	4,547
1879* du 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 du 1er janvier do	8,451	4,410
1881 do do	9,599	5,529
1882 do do	10,505	5,699
1883 do do	11,633	6,227
1884 do do	13,114	6,903
1885 do do	† 8,977	5,321

* L'arrêté du conseil, approuvé le 19 mai 1879, et publié à la page 1496 de la *Gazette du Canada*, fixait le 20 mai comme le jour où devait avoir lieu la division des départements des chemins de fer et canaux et des travaux publics, conformément à l'acte 42 Vic., chap. 7. Le personnel des employés et des commis du département des travaux publics continua d'administrer à la fois les affaires des deux départements jusqu'au 1er octobre, jour où fut approuvé l'arrêté du conseil qui répartissait le personnel entre les deux départements. La première lettre du nouveau département des Travaux publics a été écrite le 7 octobre.

La liste qui précède ne renferme pas la correspondance des chefs du département avec leurs subordonnés et le public, qui s'élève en moyenne à 8,000 lettres par années.

† La réduction du nombre de lettres reçues et envoyées n'est pas due à une diminution de cette correspondance, mais à un changement dans le mode de classement depuis le 1er avril. Jusqu'à cette date, tous les comptes étaient enregistrés séparément, et une lettre acompagnait chaque paiement. Maintenant, les comptes sont classés par matières, jusqu'à trente ou quarante comptes sont quelquefois compris dans un seul numéro ; et on a substitué des placards imprimés aux lettres qui accompagnaient autrefois les paiements. Ces changements ont fait faire une très grande économie de temps, et facilitent beaucoup l'expédition des affaires du département.

ANNEXE No 31.

LISTE DES JETÉES

DE

L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

DONT S'EST CHARGÉ LE

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

ANNEXE No 31.

1. Liste des jetées de l'Ile du Prince-Edouard, déclarés d'une importance fédérale par un arrêté du Conseil en date du 29 février 1884, et dont s'est chargé le gouvernement du Canada, qui en a remboursé le coût depuis la confédération au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard sur et à même le crédit voté pour cet objet à la session du parlement, 1885 :—

Jetée	d'Annandale	$2,474 25
do	de Belfast	4,355 04
do	de Campbell's-Cove	100 00
do	de China-Point	3,436 47
do	de Crapaud (port de Victoria)	4,267 72
do	de Georgetown	2,254 24
do	de Hickey	1,255 27
do	de Higgin's-Shore	2,543 05
do	de Hurd's-Point	2,000 62
do	de Kier's-Shore	5,091 50
do	de Lambert	486 95
do	de Lewis-Point	2,250 00
do	de Mink-River	293 25
do	de McGee	2,721 25
do	de Nine-Mile-Creek	482 00
do	de North-Cardigan	2,732 70
do	de Pinette	1,814 00
do	de Fort-Selkirk	2,947 75
do	de Pownal	3,429 92
do	de Rustico	657 80
do	de la Rivière-du-Sud	1,021 50
do	de la baie Sainte-Marie	1,336 59
do	de Tignish	135 26
do	de la Rivière-Vernon	908 66
do	de West-Point	4,226 40
		$53 222 19

2. Liste des jetées de l'Ile du Prince-Edouard déclarées d'une importance fédérale par un arrêté du Conseil en date du 16 décembre 1884, et pour lesquelles une allocation de $24,240 a été accordée à la session de 1885, mais dont il n'a été pris possession qu'après la clôture de l'exercice 1884-85 :—

Jetée	Clifton	$ 208 00
do	Bay-View	1,599 00
do	Chapel-Point	2,281 38
do	Montague	1,462 84
do	Stevens	1,234 00
do	Sturgeon	847 92
do	Wood-Island	4,244 22
do	Cap-Traverse	12,362 64
		$24,240 00

ANNEXE No 32.

ETAT DE LA DÉPENSE POUR TRAVAUX PUBLICS

DU

CANADA

DEPUIS

LE 1ER JUILLET 1867 JUSQU'AU 30 JUIN 1885.

AUSSI :

ÉTAT DE LA DÉPENSE

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION

PAR

O. DIONNE, comptable.

ANNEXE

N° 1.—Etat comparatif de la dépense pour les travaux

Numéro.	Travaux.	Dépenses, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1882.	1883.
		$ cts.	$ cts.
1	Chemins de fer—construction	55,491,071 82	†11,707,619 02
2	do (à part la sub. payée à la Cie du. ch. de fer C.P.)	.....	.....
3	do frais d'exploitation	20,709,640 19	2,636,551 70
4	Canaux—construction	23,447,564 27	1,857,545 56
5	do personnel et réparations	5,239 257 67	484,128 10
	Totaux, chemins de fer et canaux	104,887,533·95	16,685,844 38
6	Edifices publics—construction	7,296,365 45	675,260 08
7	do répar. (y comp. le chau. aux édif. pub., Ottawa)	3,045,892 05	312 289 87
8	do chauffage	.....	10,739 68
9	do appointements des mécaniciens, chauffeurs, etc.	.....	14,787 02
10	Ports et brise-lames	3,737,167 54	586,633 72
11	Rivières—améliorations	686,009 03	125,355 42
12	do entretien des bouées	2,433 76	457 50
13	Dragueurs—construction	309,929 28	13,081 34
14	do réparations, etc	49,289 21	16,480 43
15	Dragage (non réparti à aucun service)	86,531 95	9,510 70
16	Glissoires et estacades—construction	305,110 26	3,516 38
17	do personnel et réparations	1,019,702 15	81,842 98
18	Ponts et chaussées—construction et améliorations	1,144,436 55	4,066 83
19	do entretien	601,479 75	.....
20	Lignes télégraphiques—construction	360,050 38	88,149 74
21	do frais d'exploitation	386,322 18	53,844 30
22	Phares—construction	1,186,212 65	32,902 32
23	Steamers fédéraux—construction	186,250 66	.....
	Divers—		
24	Explorations	399,623 47	29,829 98
25	Arbitrages	91,055 60	3,338 90
26	Service de remorqueurs entre Montréal et Kingston	96,302 84	.....
27	Monument à feu Sir George Et. Cartier, baronnet	.....	1,319 13
28	do Joseph Brant	.....	.....
29	Agent et dépenses contingentes, Colombie-Britannique	16,944 19	2,811 32
30	Divers	6,649 46	2,000 00
	Totaux, travaux publics	21,013,758 41	2,068,217 64
	Grands totaux	*125,901,292 36	18,754,062 02

* N.B.—Pour l'explication de la différence entre l'état qui précède et celui publié dans le rapport, état n° 2, page 443.

†Non compris $18,702 67 maintenant remboursés. *Voir* Comptes publics, 1882-83, page xxiv.
‡ do 24,540 25 do do 1883-84 do
§ do 1,634 90 do do 1883-84 do

$44,877 82

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 9 janvier 1886.

No 32.

publics du Canada, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1885.

Exercice terminé le 30 juin 1884.	Exercice terminé le 30 juin 1885.	Total, jusqu'au 30 juin 1885.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.		
‡14,134,933 05	11,241,975 04	*a* 92,575,598 93	1	*a*. Y compris la subvention de $21,649,485.87 payée à la Cie du ch de fer Canadien du Pacifique.
258,000 00	403,245 00	661,245 00	2	
2,644,284 53	2,749,710 53	28,740,186 95	3	
§ 1,665,350 72	1,572,917 41	28,543,377 96	4	
564,234 77	519,721 93	6,807,342 47	5	
19,266,803 07	16,487,569 91	157,327,751 31		
1,292,494 83	1,040,571 27	*b* 10,304,691 63	6	*b*. Y compris $20,047.80 fournis par les corporations de cités, etc.
348,314 85	271,435 31	3,977,932 08	7	
28,112 39	31,773 76	70,625 83	8	
22,347 68	25,422 24	62,556 94	9	
‡‡ 852,553 64	749,530 35	*c* 5,925,895 25	10	*c*. Y compris $141,179.78 fournis par les municipalités, etc.
178,609 30	198,640 69	*d* 1,188,614 44	11	*d*. Y compris $7,400 fournis par les municipalités, etc.
.....	.....	2,891 26	12	
115,552 44	21,424 70	459,987 76	13	
24,714 71	26,939 59	117,423 94	14	
9,760 25	9,313 66	115,116 56	15	
30,905 28	38,525 99	*e* 378,057 91	16	*e*. Y compris $1,600 fournies par la *Canada Pulp Company*.
82,074 14	72,111 59	1,255,730 86	17	
33,985 79	20,108 33	*f* 1,202,597 50	18	*f*. Y compris $13,500 fournies par les gouvernements locaux d'Ontario et Québec.
.....	35 46	601,515 21	19	
49,304 16	49,973 63	547,477 91	20	
80,906 71	84,221 34	604,394 53	21	
49,033 55	50,512 06	*g* 1,318,660 58	22	*g*. Cette somme a été dépensée comme suit :— Par le dépt. des travaux publics. $ 75,588 51; do de la marine..... 1,243,072 07; $1,318,660 58
56,164 71	47,238 03	*h* 289,653 40	23	*h*. Dépensée par le département de la marine.
28,982 61	31,203 26	489,639 32	24	
2,818 00	3,059 27	100,271 77	25	
.....	.....	96,302 84	26	
733 45	8,294 19	10,346 77	27	
50 00	.....	50 00	28	
2,796 49	2,685 31	25,237 31	29	
1,650 00	.....	10,299 46	30	
3,290,964 98	2,783,020 03	29,155,961 06		*i*. Imputable sur le capital..... $122,245,939 32; do revenu..... 64,237,773 05; $186,483,712 37
22,557,768 05	19,270,589 94	*i* 186,483,712 37		

des travaux publics de 1867-82, annexe n° 1, pages 141 et 143, *voir* Rapport des Travaux Publics, 1883-84,

‡‡ Y compris $246.30 transférés des rivières.

O. DIONNE,
Comptable.

Nº 2.—Résumé de l'état des dépenses pour les travaux publics du Canada,

Numéro.	Travaux.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée dans la confédération le 1er juil. 1873. — Ile du Prince-Edouard.	Nouveau-Brunswick.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemin de fer Intercolonial—construction	9,067,739 18	.....	13,302,251 27
2	do frais d'exploitation	7,263,491 75	.....	11,147,051 36
3	do do (embranchement de Windsor)	81,208 93	.....	.....
4	Ch. de fer de Prolongement-Est—construction	1,284,311 97	.....	.....
5	do do frais d'exploit	40,809 43	.....	.....
6	Ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard—construction	.....	540,104 89	.....
7	do do frais d'expl.	.....	2,028,792 85	.....
8	Chemin de fer du Pacifique—construction	.....	.....	.....
9	do frais d'exploitation	.....	.....	.....
10	Pont de chemin de fer du Coteau	.....	.....	.....
11	Subventions aux chemins de fer	.....	.....	.....
12	Chemins de fer en général	.....	.....	.....
13	Canaux—construction	499,269 20	.....	44,387 53
14	do personnel et réparations	29,062 14	.....	.....
	Totaux, chemins de fer et canaux	18,265,892 60	2,568,897 74	24,493,690 16
15	Edifices publics—construction	207,917 67	78,270 03	1,434,374 57
16	do réparations (y compris le chauffage des édifices publics, Ottawa)	72,262 89	24,928 71	52,989 52
17	do chauffage	1,303 91	841 38	6,883 70
18	do appoint. des mécan., chauff., etc	3,488 03	2,106 21	7,514 32
19	Havres et brise-lames	c1,096,722 84	287,710 04	742,186 87
20	Rivières—améliorations des	c 111,151 36	45,143 54	142,964 83
21	do entretien des bouées	.....	.....	.....
22	Dragueurs—construction	120,595 90	24,518 07	111,203 90
23	do réparations, etc	27,783 89	7,358 66	15,477 59
24	Dragage (non réparti à aucun service)	132 44	.....	.....
25	Glissoires et estacades—construction	.....	.....	.....
26	do personnel et réparations	.....	.....	.....
27	Ponts et chaussées—construction et améliorations	.....	.....	2,368 34
28	do entretien	.....	.....	.....
29	Lignes télégraphiques—construction	71,694 29	.....	16,269 11
30	do frais d'exploitation	6,367 73	20,439 93	6,133 69
31	Phares—construction	419,271 40	54,873 59	161,856 97
32	Steamers fédéraux	60,603 83	60,603 83	60,603 85
	Divers :—			
33	Explorations	45,660 94	14,525 29	49,584 25
34	Divers	.....	.....	.....
	Totaux, travaux publics	2,244,957 12	621,319 28	2,810,411 51
	Grands totaux	20,510,849 72	3,190,217 02	27,304,101 67

N.B.—Pour montants fournis par les municipalités, etc., *voir* l'état nº 5, page 446

a Y compris $14,787,284 87—Subvention payée à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; aussi, $1,786.20, imputés au "fonds consolidé"—*voir* Comptes Publics 1881-82, partie ii, folio 295.

b Y compris $14,999 33—Maison du haut commissaire, Londres, Angleterre.

c $246.30 compris dans les rivières dans le rapport de l'année dernière, maintenant transféré aux ports.

d Y compris $441,915.98 dépensés à compte du bassin de radoub d'Esquimalt, en vertu des 37, 43, et 47 Vic., c. 17, 15 et 6, et maintenant contrôlé par le gouvernement fédéral.

e Y compris $1,192,560.01 dépensés par le département de la marine.

f Dépensée par le département de la marine.

Département des Travaux publics,
Ottawa, 9 janvier 1886.

depuis le 1er juillet 1867 (date de la confédération), jusqu'au 30 juin 1884.

Québec.	Ontario.	Entrés dans la Confédération. 15 juillet 1870. Manitoba.	Territoires du N.-Ouest.	20 juillet 1871. Colombie-Britannique.	Diverses dépenses non réparti à aucune des provinces.	Total, jusqu'au 30 juin 1884.	Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
9,851,790 20	.....	.....	.....	.....	.....	32,221,780 65	1
5,110,121 12	.....	.....	.....	.....	.....	23,520,664 23	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	81,208 93	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,284,311 97	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	40,809 43	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	540,104 89	6
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,028,792 85	7
.....	20,081,637 67	5,666,925 86	6,855,058 70	14,671,025 57	.....	*a*47,274,647 80	8
.....	.....	319,000 98	.....	.....	.....	319,000 98	9
522 00	.....	.....	.....	.....	.....	522 00	10
176,000 00	32,000 00	50,000 00	.....	.....	.....	258,000 00	11
.....	.....	.....	.....	.....	12,256 58	12,256 58	12
11,228,351 17	15,123,201 88	.....	32,675 65	.....	42,575 12	26,970,460 55	13
2,466,822 59	3,727,545 52	.....	.....	.....	64,190 29	6,287,620 54	14
28,833,607 08	38,964,385 07	6,035,926 84	6,887,734 35	14,671,025 57	119,021 99	140,840,181 40	
2,187,622 58	3,902,545 98	665,907 92	298,744 11	320,964 50	*b* 167,773 00	9,264,120 36	15
374,401 29	3,089,190 35	66,630 34	7,418 50	17,308 02	1,367 15	3,706,496 77	16
14,364 68	10,998 97	3,712 50	96 00	365 74	285 19	38,852 07	17
8,480 40	15,070 74	.....	.....	475 00	.....	37,134 70	18
594,996 72	2,323,713 12	787 79	.....	*d* 554,474 66	17,648 84	5,618,270 88	19
426,098 88	151,138 26	45,104 94	20,537 71	47,834 23	.....	989,973 75	20
2,891 26	.....	.....	.....	.....	.....	2,891 26	21
33,016 45	74,304 81	46,910 81	.....	28,013 12	.....	438,563 06	22
14,897 03	8,490 90	.....	.....	16,476 28	.....	90,484 35	23
44,424 31	55,676 17	.....	.....	.....	5,569 98	105,802 90	24
280,252 15	59,279 77	.....	.....	.....	.....	339,531 92	25
744,201 48	439,369 27	.....	.....	.....	48 52	1,183,619 27	26
92,710 74	719,336 03	366,304 53	1,769 53	.....	.....	1,182,489 17	27
.....	526,496 64	74,983 11	.....	.....	.....	601,479 75	28
240,101 58	22,000 00	72 00	39,375 43	98,936 57	9,055 30	497,504 28	29
24,487 70	.....	.....	27,438 31	427,995 08	7,310 75	520,173 19	30
370,255 34	200,529 88	1,590 86	.....	55,002 68	4,767 80	*e* 1,268,148 52	31
60,603 86	.....	.....	.....	.....	.....	*f* 242,415 37	32
127,458 94	180,524 71	4,192 28	1,113 99	2,893 27	32,482 39	458,436 06	33
48,588 66	48,151 42	.....	.....	22,552 00	109,177 30	228,469 38	34
5,689,854 05	11,826,847 02	1,276,197 08	396,493 58	1,593,291 15	355,486 22	26,814,857 01	
34,523,461 13	50,791,232 09	7,312,123 92	7,284,227 93	16,264,316 72	474,508 21	167,655,038 41	

O. DIONNE,
Comptable.

N° 3.—ETAT de la dépense pour les travaux publics du

Numéro.	Travaux.	Nouv.-Ecosse.	Ile du P.-E.	Nouveau-Brunswick.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Ch. de fer Intercolonial—construction	262,378 07	.....	505,977 33
2	do frais d'exploitation	566,771 66	.....	996,936 81
3	do do emb. de Windsor.	18,751 96	.....	.....
4	Chemin de fer de Prolongement-Est—construction	2,055 92	.....	.....
5	do frais d'exploitat.	78,273 65	.....	.....
6	Ch. de fer de l'Ile du P.-Edouard—construction	.....	76,956 56	.....
7	do frais d'exploitation	.....	211,207 01	.....
8	Chemin de fer du Pacifique—construction	.....	.....	.....
9	Chemin de fer de la Ligne Directe do	.....	.....	11,581 14
10	Subventions aux chemins de fer	.....	.....	32,000 00
11	Chemins de fer en général	.....	.....	.....
12	Canaux—construction	16,820 15	.....	.....
13	do personnel et réparations	2,116 72	.....	.....
14	Chaussée de chemin le long du lac Saint-François	.....	.....	.....
	Totaux, chemins de fer et canaux	947,168 13	288,163 57	1,546,495 28
15	Edifices publics—construction	67,794 75	22,273 75	96,116 12
16	do réparations, etc	1,763 22	933 53	1,986 17
17	do salaires des mécaniciens	2,437 00	1,533 16	4,787 93
18	do chauffage (à part les édifices publics d'Ottawa)	1,137 45	424 41	3,517 76
19	Ports et brise-lames	58,844 65	72,049 18	*f* 44,347 08
20	Rivières—améliorations	3,040 38	.....	22,228 58
21	do entretien des bouées	.....	.....	.....
22	Dragueurs—construction	332 59	.....	332 59
23	do réparations	8,404 34	1,468 63	5,127 03
24	Dragage (non réparti à aucun service)	.....	.....	.....
25	Glissoires et estacades—construction	.....	.....	.....
26	do personnel et réparations	.....	.....	.....
27	Chemins et ponts—construction et améliorations	.....	.....	.....
28	do entretien	.....	.....	.....
29	Lignes télégraphiques—construction	.....	.....	4,152 62
30	do frais d'exploitation	2,521 25	1,946 66	1,096 64
31	Phares—construction	4,352 42	879 40	7,667 42
32	Vapeurs fédéraux	11,809 51	11,809 51	11,809 51
	Divers—			
33	Explorations	1,562 39	459 53	459 53
34	Arbitrages	.....	.....	.....
35	Monument à feu sir Georges Et. Cartier, baronnet.	.....	.....	.....
36	Agent et dép. contingentes, Col.-Britannique	.....	.....	.....
	Totaux, travaux publics	164,049 95	113,777 76	203,628 98
	Grands totaux	1,111,218 08	401,941 33	1,750,124 26

a. Y compris $6,862,201 00, subvention payée à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
b. do 17,797 62, somme dépensée dans l'Etat du Maine, E.-U.
c. do 5,558 20, somme fournie par la corporation de Québec.
d. do 4,025 27, do do la ville de Winnipeg.
e. do 703 17, pour la maison du haut-commissaire, Londres.
f. do 1,751 97, partie des cautionnements forfaits par les entrepreneurs.
g. do 9,479 79, somme fournie par les municipalités, etc.
h. do 635 38, do le gouvernement, Ontario.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 janvier 1886.

Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1885.

Québec.	Ontario.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Diverses dépenses non réparties à aucune des provinces.	Total.	Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
427,007 68	.....	.....	.....	.....	.....	1,195,363 08	1
877,769 44	.....	.....	.....	.....	.....	2,441,477 91	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,751 96	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,055 92	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	78,273 65	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	76,956 56	6
.....	5,559,686 06	33,732 43	10,640 00	4,296,223 04	.....	211,207 01	7
18,063 45	.....	.....	.....	.....	.....	a9,900,281 53	8
111,205 00	260,040 00	.....	.....	.....	b 19,942 86	49,587 45	9
.....	.....	.....	.....	.....	.....	403,245 00	10
414,903 94	1,131,194 97	.....	.....	.....	17,730 50	17,730 50	11
196,543 45	317,064 04	.....	.....	.....	5,650 85	1,568,569 91	12
4,347 50	.....	.....	.....	.....	3,997 72	519,721 93	13
						4,347 50	14
2,049,840 46	7,267,985 07	33,732 43	10,640 00	4,296,223 04	47,321 93	16,487,569 91	
c 278,679 64	325,213 59	d 141,091 82	61,692 87	34,291 70	e 13,417 03	1,040,571 27	15
5,682 30	254,271 74	3,483 69	882 94	2,431 72	.....	271,435 31	16
5,288 31	10,065 84	.....	200 00	1,060 00	.....	25,422 24	17
13,549 07	8,683 36	2,899 00	420 00	530 74	611 97	31,773 76	18
160,597 27	g 349,551 45	988 60	.....	57,544 94	5,607 18	749,530 35	19
74,565 65	60,018 34	19,797 57	6,567 00	12,306 17	.....	198,523 69	20
117 00	.....	.....	.....	.....	.....	117 00	21
4,950 02	15,020 40	194 88	.....	70 50	523 72	21,424 70	22
5,174 66	2,143 51	.....	.....	2,400 29	2,221 13	26,939 59	23
410 57	3,989 75	.....	.....	.....	4,913 34	9,313 66	24
29,864 17	8,661 82	.....	.....	.....	.....	38,525 99	25
43,883 18	28,228 41	.....	.....	.....	.....	72,111 59	26
6,213 81	h 13,894 52	.....	.....	.....	.....	20,108 33	27
.....	35 46	.....	.....	.....	.....	35 46	28
26,623 11	.....	.....	12,343 03	4,027 19	2,827 68	49,973 63	29
9,589 76	.....	.....	21,837 24	34,355 32	12,874 47	84,221 34	30
4,354 87	27,977 42	.....	.....	5,223 11	57 42	50,512 06	31
11,809 50	.....	.....	.....	.....	.....	47,238 03	32
14,915 91	4,638 78	2,283 58	.....	525 20	6,358 34	31,203 26	33
.....	.....	.....	.....	.....	3,059 27	3,059 27	34
.....	.....	.....	.....	.....	8,294 19	8,294 19	35
.....	.....	.....	.....	2,685 31	.....	2,685 31	36
696,268 80	1,112,394 39	170,739 14	103,943 08	157,452 19	60,765 74	2,783,020 03	
2,746,109 26	8,380,379 46	204,471 57	114,583 08	4,453,675 23	108,087 67	19,270,589 94	

O. DIONNE,
Comptable.

N° 4—RÉSUMÉ de la dépense pour les travaux publics

Numéro.	Travaux.	Nouvelle-Ecosse.	Entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873. — Ile du Prince-Edouard.	Nouveau-Brunswick.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Ch. de fer Intercolonial—construction	9,330,117 25		13,808,228 60
2	do frais d'exploitation	7,830,263 41		12,143,988 17
3	do do (emb. de Windsor)	99,960 89		
4	Ch. de fer de Prolongement-Est—construction	1,286,367 89		
5	do frais d'exploitation.	119,083 08		
6	Ch. de fer de l'Ile du P.-Edouard—construction		617,061 45	
7	do frais d'exploitation		2,239,999 86	
8	Chemin de fer du Pacifique—construction			
9	do frais d'exploitation			11,581 14
10	Chemin de fer de la Ligne Directe—construction			
11	Pont de chemin de fer du Coteau			32,000 00
12	Subventions aux chemins de fer			
13	Chemins de fer—en général			44,387 53
14	Canaux—construction	516,089 35		
15	do personnel et réparations	31,178 86		
16	Fossé du chemin longeant le lac Saint-François			
	Total, chemins de fer et canaux	19,213,060 73	2,857,061 31	26,040,185 44
17	Edifices publics—construction	275,712 42	100,543 78	1,530,490 69
18	do réparations, etc., (y compris le chauffage des édific. publics d'Ottawa)	74,026 11	25,862 24	54,975 69
19	do chauffage	2,441 36	1,265 79	10,401 46
20	do appointem. des mécan., chauff., etc.	5,975 03	3,639 37	12,302 25
21	Havres et brise-lames	1,155,567 49	359,759 22	786,533 95
22	Rivières—améliorations	114,191 74	45,143 54	165,193 41
23	do entretien des bouées			
24	Ponts—construction	120,928 49	24,518 07	111,536 49
25	do réparations	36,188 23	8,827 29	20,604 62
26	Dragage (non réparti à aucun service)	132 44		
27	Glissoires et estacades—construction			
28	do personnel et réparations			
29	Chemins et ponts—construction et améliorations			2,368 34
30	do entretien			
31	Lignes télégraphiques—construction	71,694 29		20,421 73
32	do frais d'exploitation	8,888 98	22,386 59	7,230 33
33	Phares—construction	423,623 82	55,752 99	169,524 39
34	Vapeurs fédéraux	72,413 34	72,413 34	72,413 36
	Divers :—			
35	Explorations	47,223 33	14,984 82	50,043 78
36	Divers			
	Totaux, travaux publics	2,409,007 07	735,097 04	3,014,040 49
	Grands totaux	21,622,067 80	3,592,158 35	29,054,225 93

N.B.—Pour les sommes contribuées par les municipalités, etc., *voir* tableau n° 5, page 446.
a. Y compris $21,649,485.87, subvention payée à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
b. do 17,797.62, somme dépensée dans l'État du Maine, É.-U.
c. do 15,702.50, maison du haut commissaire, Londres, Angleterre.
d. do 1,243,072.07, somme dépensée par le département de la marine.
e. Cette somme a été dépensée par le département de la marine.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 janvier 1886.

depuis le 1er juillet 1867 (date de la confédération), jusqu'au 30 juin 1885.

Québec.	Ontario.	Entrés dans la Confédération — 15 juillet 1870. Manitoba.	Territoires du N.-O.	20 juillet 1871. Colombie-Britannique.	Diverses dépenses non réparties à aucune des provinces.	Total, jusqu'au 30 juin 1885.	Numéro.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
10,278,797 88	.....	.....	.....	.....	.....	33,417,143 73	1
5,987,890 56	.....	.....	.....	.....	.....	25,962,142 14	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	99,960 89	3
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,286,367 89	4
.....	.....	.....	.....	.....	.....	119,083 08	5
.....	.....	.....	.....	.....	.....	617,061 45	6
.....	25,641,323 73	5,700,658 29	6,865,698 70	18,967,248 61	.....	2,239,999 86	7
.....	.....	319,000 98	.....	.....	.....	a57,174,929 33	8
18,063 45	.....	.....	.....	.....	.....	319,000 98	9
522 00	.....	.....	.....	.....	b 19,942 86	49,587 45	10
287,205 00	292,040 00	50,000 00	.....	.....	.....	522 00	11
.....	.....	.....	.....	.....	.....	661,245 00	12
11,643,255 01	16,254,396 85	.....	32,675 65	.....	29,987 08	29,987 08	13
2,663,366 04	4,044,609 56	.....	.....	.....	48,225 97	28,539,030 46	14
4,347 50	.....	.....	.....	.....	68,188 01	6,807,342 47	15
					.....	4,347 50	16
30,883,447 54	46,232,370 14	6,069,659 27	6,898,374 35	18,967,248 61	166,343 92	157,327,751 31	
2,466,302 22	4,227,759 57	806,999 74	360,436 98	355,256 20	c 181,190 03	10,304,691 63	17
380,083 59	3,343,462 09	70,114 03	8,301 44	19,739 74	1,367 15	3,977,932 08	18
27,913 75	19,682 33	6,611 50	516 00	896 48	897 16	70,625 83	19
13,768 71	25,136 58	.....	200 00	1,535 00	.....	62,556 94	20
755,593 99	2,673,294 57	1,776 39	.....	612,019 60	23,256 02	6,367,801 23	21
500,664 53	211,156 60	64,902 51	27,104 71	60,140 40	.....	1,188,497 44	22
3,008 26	.....	.....	.....	.....	.....	3,008 26	23
37,966 47	89,325 21	47,105 69	.....	28,083 62	523 72	459,987 76	24
20,071 69	10,634 41	.....	.....	18,876 57	2,221 13	117,423 94	25
44,834 88	59,665 92	.....	.....	.....	10,483 32	115,116 56	26
310,116 32	67,941 59	.....	.....	.....	.....	378,057 91	27
788,084 66	467,597 68	.....	.....	.....	48 52	1,255,730 86	28
98,924 55	733,230 55	366,304 53	1,769 53	.....	.....	1,202,597 50	29
.....	526,532 10	74,983 11	.....	.....	.....	601,515 21	30
266,724 69	22,000 00	72 00	51,718 46	102,963 76	11,882 98	547,477 91	31
34,077 46	.....	.....	49,275 55	462,350 40	20,185 22	604,394 53	32
374,610 21	228,507 30	1,590 86	.....	60,225 79	4,825 22	d 1,318,660 58	33
72,413 36	.....	.....	.....	.....	.....	e 289,653 40	34
142,374 85	185,163 49	6,475 86	1,113 99	3,418 47	38,840 73	489,639 32	35
48,588 66	48,151 42	.....	.....	25,237 31	120,530 76	242,508 15	36
6,386,122 85	12,939,241 41	1,446,936 22	500,436 66	1,750,743 34	416,251 96	29,597,877 04	
37,269,570 39	59,171,611 55	7,516,595 49	7,398,811 01	20,717,991 95	582,595 88	186,925,628 35	

MEMO.—Montant dépensé jusqu'au 30 juin 1885, d'après l'état n° 1, page 439 ..... $186,483,712 37
AJOUTEZ—Dépense à compte du bassin de radoub d'Esquimalt, *maintenant* contrôlé par le gouvernement 441,915 98

Total, comme ci-dessus..... $186,925,628 35

O. DIONNE,
Comptable.

12—29

N° 5.—ETAT indiquant les sommes fournies par les municipalités, etc., pour la construction des travaux sous-mentionnés, et comprises dans les états des dépenses, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1885, pages 438 à 445.

Numéro.	Travaux.	Du 1er juillet 1867 au 30 juin 1882.	Exercice terminé le 30 juin 1883.		1884.		1885.		Total jusqu'au 30 juin 1885.
		$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	II.	$ cts.	$ cts.
	Edifices publics—								
1	Citadelle de Québec "Cap"	2,500 00							2,500 00
2	Salle d'exercices militaires, Québec						297	5,558 20	5,558 20
3	Fortifications, Québec	a 2,433 33							2,433 33
4	Salle d'exercices militaires, Ottawa	5,000 00							5,000 00
5	Hangars des immigrants à Sarnia					b 117 00			117 00
6	Salles d'exercices militaires, Winnipeg						305	4,025 27	4,025 27
7	Bureau de poste de Winnipeg					b 414 00			414 00
	Totaux, édifices publics	9,933 33				531 00		9,583 47	20,047 80
	Ports et brise-lames :—								
8	Saint-Jean, N.B						323	b 1,751 97	1,751 97
9	Bayfield, Ont	10,000 00							10,000 00
10	Belleville, do						xxxix	3,154 50	3,154 50
11	Cobourg, do	25,507 49			318	b 450 00			25,957 49
12	Collingwood, do	28,268 26							28,268 26
13	Goderich do	10,000 00							10,000 00
14	Quai-de-L'Orignal, Ont				322	1,000 00			1,000 00
15	Meaford, Ont	10,000 00							10,000 00
16	Morpeth, do				321	1,768 03	331	2,434 24	4,202 27
17	Newcastle, do				321	917 44	xxxix	1,582 56	2,500 00
18	Owen-Sound, do		xxxi 294	13,000 00					13,000 00
19	Port-Elgin do				319	736 80	331	2,308 49	3,045 29
20	Rondeau, do	300 00							300 00
21	Thornbury, do		316	2,766 39	323	4,233 61			7,000 00
22	Wiarton, do				317	16,341 42	xxxix	4,658 58	21,000 00
	Totaux, ports, etc	84,075 75		15,766 39		25,447 30		15,890 34	141,179 78
	Rivières :—								
23	Napanee	5,000 00							5,000 00

24	Thames	2,400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,400 00
	Totaux, rivières	7,400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,400 00
	Glissoires et estacades :—									
25	Saint-Maurice	.....	311	1,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	1,600 00
	Ponts,—									
26	Des Joachims	.....	.....	.....	343	7,364 62	336	635 38		8,000 00
27	Portage-du-Fort	5,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....		5,500 00
	Totaux, ponts	5,500 00	.....	.....	.....	7,364 62	.....	635 38		13,500 00
	Grands totaux	106,909 08	.....	17,366 39	.....	33,342 92	.....	26,109 19		183,727 58

a. Don de Sa Majesté la reine. *b.* Dépôts de garantie forfaits par les entrepreneurs.

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 janvier 1886.

N° 6.—DÉPENSES pour travaux autorisés par des actes spéciaux du Parlement, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1885.

Numéro.	Nom des travaux.		Montant autorisé.	Dépenses du 1er juillet 1867 au 30 juin 1882.	Exercice terminé le 30 juin— 1883.		1884.		1885.		Total de la dépense jusqu'au 30 juin 1885.
			$	$		$		$		$	$
1	Fleuve Saint-Laurent — creusement entre Québec et Montréal—										
	36 Vic., chap. 60	$1,500,000									
	45 do 44	280,000									
	46 do 38	900,000	2,680,000	1,500,000	xiii.	280,000	xxxv.	110,000	xxxvii.	300,000	2,190,000
2	Améliorations du port de Québec—										
	36 Vic., chap. 62	1,200,000									
	43 do 17	250,000									
	45 do 47	375,000									
	47 do 9	300,000	2,125,000	1,405,000	xiii.	66,540	xxxv.	200,529	xxxvii.	282,931	1,955,000
3	Bassin de radoub de Lévis —										
	38 Vic., chap. 56	500,000									
	46 do 40	100,000									
	47 do 10	150,000	750,000	350,000	xiii.	75,000	xxxv.	137,000	xxxvii.	110,000	672,000
	Totaux		5,555,000	3,255,000	.....	421,540	.....	447,529	.....	692,931	4,817,000

N.B.—Les dépenses à compte du "Bassin de radoub d'Esquimalt" sont maintenant comprises dans le coût des ports, Colombie-Britannique, les travaux étant à la charge du gouvernement fédéral.

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 janvier 1886.

N° 7.—RÉCAPITULATION des dépenses de construction et améliorations des travaux publics du Canada, depuis qu'ils ont été commencés à venir jusqu'au 30 juin 1885.

Numéro.	Nom des travaux.	Dépenses du gouvernement.			Autres dépenses que celles du gouvernement.			Grand total des dépenses, jusqu'au 30 juin 1885.
		Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Total de la dépense du gouvernement.	Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Dépense totale à même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemins de fer	34,146,260 66	*d* 92,575,598 93	126,721,859 59	.....	.....	.....	126,721,859 59
2	Canaux	18,797,913 90	28,543,377 96	47,341,291 86	4,459,664 67	*e* 2,190,000 00	6,649,664 67	53,990,956 53
	Totaux, ch. de fer et canaux	52,944,174 56	121,118,976 89	174,063,151 45	4,459,664 67	2,190,000 00	6,649,664 67	180,712,816 12
3	Edifices publics	4,183,460 89	10,284,643 83	14,468,104 72	.....	20,047 80	20,047 80	14,488,152 52
4	Ports et b ise-lames	*a* 2,5 5,596 78	5,784,705 47	8,[illegible]00,302 25	52,038 67	141,179 78	193,218 45	8,493,520 70
5	Amélioration des riv.ères	*b* 36,404 83	1,181,214 44	1,217,619 27	.....	7,400 00	7,400 00	1,225,019 27
6	Dragueurs	135,472 43	459,987 76	595,460 19	.....	.....	.....	595,460 19
7	Glissoires et estacades	1,346,652 67	376,457 91	1,723,110 58	.....	1,600 00	1,600 00	1,724,710 58
8	Chemins et ponts	481,554 52	1,189,097 50	1,670,652 02	.....	13,500 00	13,500 00	1,684,152 02
9	Lignes télégraphiques	.....	*f* 547,477 91	547,477 91	.....	.....	.....	547,477 91
10	Phares	*c* 1,685,990 84	1,318,660 58	3,004,651 42	.....	.....	.....	3,004,651 42
11	Vapeurs fédéraux	305,784 40	289,653 40	595,437 80	158,456 00	.....	158 456 00	753,893 80
	Totaux, travaux publics	10,690,9[illegible]7 36	21 431,898 80	32,122,8[illegible]6 16	210,494 67	183,727 58	394,222 25	32,517,038 41
	Grands totaux	63,635,091 92	142,550,875 69	206,[illegible]85,967 61	4,670,159 34	2,373,727 58	7,043,886 92	213,229,854 53

a. Y compris $121,736 24 dépensés par le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse pour les ports ac uellement sous le contrôle du gouvernement fédéral *Voir* annexe n° 43½, page 1282, Rapport des travaux publics, 1867-82.

b. do 8,050 50 do do do rivières do

$129,789 74

c. Indique seulement le coût des phares du Haut et du Bas-Canada, le coût des phares dans les autres provinces n'ayant pas été constaté.

d. Sans compter les subsides payés aux compagnies de ch. de fer autres que la compagnie du ch. de fer Canadien du Pacifique, et s'élevant à $661,245.00.

e. Somme dépensée par les commissaires du port de Montréal pour l'approfondissement du lac Saint-Pierre. *Voir* état n° 6, page 448.

f. Sans compter la somme de $670,620.64, payée par le ministère des ch. de fer et canaux, et comprise dans le coût du ch. de fer du Pacifique.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 9 janvier 1886.

O. DIONNE, *comptable.*

EDIFICES PUBLICS D'OTTAWA.

N° 8.—DÉTAILS de la dépense depuis le commencement de leur construction (1859) jusqu'au 30 juin 1884.

—	Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Total.	Grand total.
	$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.
EDIFICES PUBLICS	1,419,355 68	91,188 89	1,510,544 57	
Bibliothèque		301,812 45	301,812 45	
Tour principale (achèvement)		24,500 25	*a* 24,500 25	
Service de feu et d'eau, moitié du coût		36,206 55	36,206 55	
Sortie des galeries		4,999 99	4,999 99	
Maison de la pompe		1,600 99	1,600 99	
Service de téléphone, moitié du coût		1,849 53	1,849 53	
Ventilation		5,214 72	5,214 72	
Chang. dans le B.P. de la Cham. des C.		1,361 00	1,361 00	
Lumière électrique		7,887 39	7,887 39	
Totaux	1,419,355 68	476,621 76		1,895,977 44
EDIFICE DE L'EST	641,036 37	17,470 07	658,506 44	
Attiques		10,516 60	10,516 60	
Service du feu et d'eau, quart du coût		18,104 85	18,104 85	
Changements et additions		10,997 59	10,997 59	
Voûte (achèvement de la)		8,822 98	8,822 98	
Service du téléphone, quart du coût		924 76	924 76	
Totaux	641,036 37	66,836 85		707,873 22
EDIFICE DE L'OUEST	641,036 38	17,470 07	658,506 45	
Agrandissement		462,247 11	462,247 11	
Service du feu et d'eau, part du coût		17,721 23	17,721 23	
Changements et additions		11,381 22	11,381 22	
Service du téléphone, quart du coût		924 76	924 76	
Totaux	641,036 38	509,744 39		1,150,780 77
EDIFICE DE LA RUE WELLINGTON				
Emplacement—Achat, intérêt, services d'hommes de loi, etc		90,955 52	90,955 52	
Egoûts—Rues Wellington et Bank		6,348 00	6,348 00	
Maçonnerie		39,960 00	39,960 00	
Diverses dépenses		18,558 16	18,558 16	
Totaux		155,821 68		155,821 68
TERRAINS—Pour détails, *voir* annexe n° 28, p. 451 du Rap. des Tr. publics, 1883-84	22,565 50	375,965 01		398,530 51
ATELIERS (maintenant la Cour Suprême)		50,232 69	50,232 69	*b* 50,232 69
Hangars, séchoirs, etc		1,657 45	1,657 45	1,657 45
Grands totaux	2,723,993 93	1,636,879 83		4,360,873 76

a. Y compris $752.63, le coût de la cloche de la tour; aussi $2,737.83 pour l'horloge.

b En sus de ce montant, il a été dépensé une somme de $13,979 70 (*voir* annexe 43, page 1192 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882), pour établir la Cour Suprême dans les ateliers, soit une dépense totale de $64,212 39 pour ce bâtiment.

N.B.—La dépense qui précède est portée aux comptes comme suit :—

Contre "Capital" (non compris $12,379.20 portés à "Cour Suprême")	$ 4,244,133 37
do "Fonds consolidé"	116,740 39
	$ 4,360,873 76

O. DIONNE, *comptable.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 9 janvier 1886.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE

DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1er JUILLET 1884 AU 30 JUIN

1885

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE L'ACTE TRENTE ET UN VICTORIA, CHAPITRE DOUZE, ARTICLE DIX-NEUF, TEL QUE MODIFIÉ PAR L'ACTE QUARANTE-DEUX VICTORIA, CHAPITRE SEPT.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1886.

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMINS DE FER :

CANADIEN DU PACIFIQUE : PAGE.
Distances—ligne-mère x
CONDITION :
Sous le contrôle du gouvernement :
Colombie-Britannique xi
Sous le contrôle de la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique :
De Callander à Port-Arthur xi
De Winnipeg à Savona's-Ferry (Kamloops) xii
Résumé de l'acte de 1885 concernant les obligations portant première hypothèque xii
Paiements faits à la compagnie xiii
Transfert du chemin de fer de la Rive-Nord à la compagnie xiv

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT :
Longueur des lignes xv
Situation financière xvi

INTERCOLONIAL :
Table des distances xvi
Dépenses imputables sur le compte du capital xvii
do do revenu xviii
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice xviii
Tableaux comparatifs du trafic xviii
Embranchement de Windsor xx
Embranchement de Prolongement-Est xx
Embranchement de Dalhousie xxi
Embranchement de Dartmouth xxi
Embranchement de la ville de la Rivière-du-Loup xxi
Embranchement de Saint-Charles xxi
Embranchement de Paspébiac xxi
Embranchement d'Indiantown xxi
CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :
Distances sur la ligne et les prolongements xxii
Dépenses portées au compte du capital et du revenu xxii
Recettes brutes et dépenses de l'exercice xxiii
Tableaux comparatifs du tarif xxiii
Embranchement du Cap-Traverse xxiii

LIGNES SUBVENTIONNÉES :
Listes des lignes subventionnées en 1882 xxiii
do do 1883 xxv
do do 1884 xxvii
do do 1885 xxxii

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT A CES LIGNES.

Gravenhurst à Callander—ch. de fer du Nord et de Jonction du Pacifique xxxvii
Chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean xxxviii
Chemin de fer de la Ligne Directe de Montréal à l'Europe xxxviii
Chemin de fer de Caraquette xxxix
Chemin de fer International xxxix
Chemin de fer de la Ligne Directe xxxix
Chemin de fer *Northern and Western* xl
Chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec xli
Rivière-du-Loup ou Rivière-Ouelle jusqu'à Edmunston xli
Chemin de fer de Québec-Central xli
Chemin de fer de Jonction de Pontiac et du Pacifique xlii
Chemin de fer de Kingston et Pembroke xlii
Cie du pont de Saint-Jean et de prolongement de chemin de fer xlii
Chemin de fer d'Esquimalt et Manaïmo xlii
Chemin de fer de Saint-Louis et Richibouctou xliii

CHEMINS DE FER—LIGNES SUBVENTIONNÉES—*Fin.*

Chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock..... xliii
Chemin de fer d'Erié et Huron..... xliii
Chemin de fer de Montréal et Sorel..... xliv
Chemin de fer de Montréal et de la Jonction de Champlain..... xliv
La société de colonisation du lac Témiscamingue..... xliv
EXPLORATIONS :
Chemin de fer de la Ligne Directe..... xliv
Chemin de fer du Cap-Breton..... xliv
Chemin de fer de Ristigouche et Victoria..... xliv

CANAUX :

Liste des canaux..... xlv
Revenu " xlv
LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS..... xlv

Canaux du Saint-Laurent..... xlvi
Canal Lachine..... xlvii
Canal Beauharnois..... xlviii
Canal de Cornwall..... xlviii
do nouveaux travaux..... xlix
CANAUX DE WILLAMSBURGH :
Canal de la Pointe à Farran..... xlix
Rapide Plat..... xlix
do nouveaux travaux..... l
Canal des Galops..... l
do nouveaux travaux..... li
Rapide des Galops, amélioration du chenal..... li
CANAL WELLAND :
Ligne principale du lac Ontario au lac Erié..... li
Bras de la rivière Walland..... lii
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière..... lii
Branche de Port-Maitland..... lii
Réparations et entretien..... liii
Nouveaux travaux..... liii
CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON..... liii
MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON..... liv
Description générale..... liv
Tableau des distances..... liv
Ecluse Sainte-Anne..... lv
do nouveaux travaux..... lv
Canal de Carillon..... lv
do barrage..... lv
Canal de Grenville..... lvi
do nouveaux travaux..... lvii
CANAL RIDEAU..... lvii
Canal de la Tay, travaux de construction..... lviii
HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :
Ecluse et digue de la Culbute..... lvi
do do nouveaux travaux..... lvii
RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :
Description générale..... lix
Ecluse et barrage de Saint-Ours..... lix
Canal Chambly..... lx
CANAL SAINT-PIERRE..... lxi
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :
Description..... lxi
Etendues navigables et non navigables..... lxii
Liste des travaux et réparations exécutés..... lxii
Nouvelles constructions..... lxiii
CANAL MURRAY :
Travaux de construction..... lxiv

TABLE DES ANNEXES.

PAGE

Etat de la dépense durant l'exercice..... 3
Dépense totale pour la construction et l'agrandissement des canaux..... 4
Etat des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer..... 9
Rapport sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au 1er octobre, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef, y compris les travaux de construction sous la direction du gouvernement, les progrès de localisation, de construction et d'exploitation, par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique..... 10
Rapport sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef, jusqu'au 31 décembre 1885..... 166
Rapport sur le progrès des explorations d'une ligne courte entre Montréal, Saint-Jean et Halifax, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef..... 171
Rapport général sur les chemins de fer du gouvernement en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur dirigeant..... 14
Chemin de fer Intercolonial..... 15
Prolongement-Est..... 17
Embranchement du chemin de fer de Windsor..... 17
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard..... 18
Rapports des surintendants, etc. :—

CHEMINS DE FER.

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef..... 19
do P. S. Archibald, ingénieur en chef..... 24
do H. A. Whitney, mécanicien en chef..... 30
do T. J. Williams, premier comptable..... 36
Tableau des accidents..... 46

Prolongement-Est—

Rapport de D. Pottinger, surintendant en chef..... 60
do P. S. Archibald, ingénieur en chef..... 61
do H. A. Whitney, mécanicien-chef..... 61
do G. Grant Bulley, comptable et auditeur..... 63
Tableau des accidents..... 69

Chemin de fer d'embranchement de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant..... 70
do P. S. Archibald, ingénieur..... 74
do R. B. Boggs, comptable..... 71

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—

Rapport par James Coleman, surintendant..... 75
do J. Unsworth, mécanicien-chef et garde-magasin..... 89
do W. T. Huggan, comptable..... 81
Rapports des accidents..... 97

CANAUX.

Rapports sur le canal Lachine 98
" Beauharnois..... 99
" Chambly 101
" Saint-Ours..... 101
do (par L. G. Papineau)..... 103
do par E. H. Parent,
ingénieur surintendant.
Rapport sur l'état des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux..... 105
sur l'état des écluses à l'entrée des canaux de Lachine, Beauharnois et Chambly..... 106
sur les canaux de la rivière des Outaouais :—
Sainte-Anne. Construction—Entretien..... 108
Carillon et Grenville do 109
Culbute 110
Chute à Blondeau do 111
par D. Starke,
ingénieur surintendant.
sur le canal de Cornwall 112
par D. A. McDonnell,
surintendant.
sur l'état indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à l'entrée du canal de Cornwall..... 112
sur les canaux de Williamsburg..... 113
par A. G. Macdonell,
surintendant.
sur l'état indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à l'entrée des Canaux de Williamsburg..... 114
sur le canal Welland (nouveau) 115
do (ancien)..... 123
canal d'alimen., Jonction de Dunnville et Port-Maitland. 128
par Wm. Ellis,
surintendant.
sur l'état des sommes perçues pour amendes et dommages sur le canal Welland..... 129
sur l'état indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à Port-Dalhousie et Port-Colborne..... 130
sur le canal de la Baie de Burlington..... 130
par Wm Ellis,
surintendant.
sur le canal Rideau..... 131
sur le canal Tay..... 133
par F. A. Wise,
ingénieur surintendant.
sur les travaux du canal Trent..... 134
par Richard B. Rogers,
ingénieur surintendant.
sur le canal Saint-Pierre..... 134
par Henry F. Perley,
ingénieur dirigeant.
sur le canal du haut du Saint-Laurent et de la Vallée de la Trent... 137
Canal Murray.
Améliorations des Rapides des Galops.
Canal de la vallée de la Trent.
Navigation de la Trent.
Canal Burleigh.
Canal Buckhorn.
Canal des Chutes Fénelon.
Canal du Rapide-Plat.
Canal de Cornwall.
par T. S. Rubidge,
ingénieur dirigeant.

Liste des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique 142
Navigation du Saint-Laurent, tableau des distances..... 143
Tableau des distances entre Ottawa et Kingston..... 144
Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en 1884 et de leur ouverture en 1885..... 145
Tableau des contrats passés entre le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885..... 146
Tableau général, indiquant :—
1. Les pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, durant l'exercice terminé le 30 juin 1885.... 152
2. Les propriétés achetées ou vendues par le ministère durant l'exercice terminé le 30 juin 1885..... 156
3. Conventions au sujet des subventions..... 162
Etat des réclamations soumises aux arbitres officiels, et décisions de ces derniers, ayant rapport au département des chemins de fer et des canaux..... 164
Liste des chemins de fer en faveur desquels le Parlement a voté des subventions. 169

ERRATA.

P. 77. 12e ligne, pour "$237,428.13" lisez "$236,428.13".
137. 7e ligne du pied, pour "lacs d'Ontario," lisez "certains lacs".
141. Dernière ligne, pour "ingénieur en chef," lisez "ingénieur dirigeant".
142. Dernière ligne, pour "Wrightson et Cie," lisez "Head, Wrightson et Cie".

RAPPORT

1884-85.

A Son Excellence le Très-honorable marquis de Lansdowne, gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., c. 12 (1877), tel que modifié par l'acte 42 Vic., c. 7, articles 4 et 5 (1879).

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment l'annexe.

Ci-joint (annexe 1, page 1) on trouvera un état indiquant les sommes déboursées, pendant le dernier exercice, pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada ci-dessus mentionnés, sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, ou pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.

NOTE.—Il est bon de faire observer que tandis que les rapports fournis par les officiers surintendants ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, le rapport général du ministre contient des renseignements sur des points intéressants qui se rattachent au chemin de fer Canadien du Pacifique et autres lignes subventionnées, allant jusqu'à la fin de décembre 1885.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

LIGNE-MÈRE.

	Milles.	Milles.
Acheté—		
De Québec à Callander, directement		490
De Montréal, (point de départ de la navigation transatlantique) à Callander.....		344
Subventionné—		
De Callander à Port-Arthur.....	651	
De Port-Arthur à la rivière Rouge (vis-à-vis Winnipeg).....	428	
De la rivière Rouge à Savona's-Ferry.....	1,257	
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique.	213	
		2,549
Total, de Montréal à Port-Moody.....		2,893
Embranchements achetés et construits (*voir* l'annexe 4, page 10).....		432

Par l'acte 44 Vict., chap. 11 (1881), un contrat passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le 21 octobre 1880, pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Callander, sur le lac Nipissingue, et Port-Moody, dans la Colombie-Britannique, fut approuvé et ratifié.

Par ce contrat la compagnie s'engageait à construire les parties de la ligne comprises entre Callander et Port-Arthur, et entre la rivière Rouge et Savona's-Ferry (Kamloops), Colombie-Britannique ; de son côté, le gouvernement se chargeait de construire les parties comprises entre Port-Arthur et la rivière Rouge, et entre Savona's-Ferry et Port-Moody.

Aux termes du contrat, toute la ligne devait être terminée et équipée pour le 1er mai 1891.

La distance totale entre les deux points nommés, par la route adoptée en dernier ressort (*viâ* Winnipeg et Kicking-Horse-Pass), est de 2,549 milles, dont les parties construites par la compagnie sont les suivantes :

	Milles.	Milles.
De Callander à Port-Arthur	651	
De la rivière Rouge à Savona's-Ferry	1,257	
		1,908
Les parties construites par le gouvernement sont :—		
De Port-Arthur à la rivière Rouge	428	
De Savona's-Ferry à Port-Moody	213	
		641
		2,549

Toute la ligne, lorsqu'elle sera terminée, ainsi que l'embranchement de Pembina (de Winnipeg à Emerson, 64½ milles), seront la propriété de la compagnie, exploités et entretenus par elle. Jusqu'ici, bien que certaines parties du chemin lui aient été transférées, le transport final n'a pas encore eu lieu.

Aux termes du contrat et d'une convention passée avec la compagnie pour terminer certains travaux restés inachevés, tout le chemin entre Port-Arthur et la rivière Rouge (vis-à-vis Winnipeg), ainsi que l'embranchement de Pembina, ont été transférés à la compagnie.

PROGRÈS DES TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS LE CONTRÔLE DU GOUVERNEMENT.

Les seuls travaux que le gouvernement avait encore à exécuter, au 14 juillet 1884, se trouvaient dans la Colombie-Britannique. A la date du dernier rapport annuel, les rails étaient posés sur une distance de 210 milles sur les 213 que le gouvernement avait à faire entre Port-Moody et Savona's-Ferry ; il restait aussi à exécuter quelques travaux de ballastage et autres. Ils ont été terminés depuis.

PROGRÈS DES TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS LA DIRECTION DE LA COMPAGNIE.

De Callander à Port-Arthur.—651 milles.—En revisant le tracé, on a raccourci cette section de six milles. De nombreux détachements d'ouvriers ont été employés l'année dernière, et ils ont poussé les travaux avec une activité telle que, dès le commencement d'avril 1885 les troupes envoyées au Nord-Ouest pour y supprimer la révolte ont pu être envoyées par cette route. Les parties du chemin alors inachevées ont été terminées depuis, et au mois de mai une communication ininterrompue était établie entre Callander et Port-Arthur. On a terminé le ballastage, les services d'eau et les gares, et le 2 novembre dernier la ligne était ouverte à la circulation.

De Port-Arthur à la rivière Rouge, vis-à-vis Winnipeg—428 milles.—Cette section avait été transférée à la compagnie avant d'être complètement terminée ;

depuis la compagnie a, aux termes d'une convention passée à cet effet, exécuté le ballastage et comblé les vallées traversées par des ponts temporaires.

La compagnie a construit, à Fort-William, un élévateur à grains d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux. Elle a aussi, à Port-Arthur, un autre élévateur d'une capacité de 300,000 boisseaux.

De la rivière Rouge d Savona's-Ferry,—1,257 *milles*.—La connaissance des conditions climatériques de la section des montagnes, acquise par les études de l'hiver dernier, a démontré la nécessité de modifier le tracé d'une partie de la ligne; c'est ce qui a été fait sans augmenter le degré de la rampe, mais en ajoutant trois milles à la longueur de la section. Au mois d'octobre, la ligne a été ouverte au trafic jusqu'à la station Donald, au pied de la pente est des Selkirks, distance de 1,022 milles, et le 7 novembre 1885 le dernier rail était posé, ce qui établissait une voie ferrée de 2,893 milles de Port-Moody à Montréal, et de 3,039 de Port-Moody à Québec. Sur cette distance, neuf milles dans la Colombie-Britannique seront finalement remplacés par un chemin à rampes plus faciles et dont la construction a été retardée à cause des tunnels qu'il s'agit d'y construire.

La subvention accordée à la compagnie en vertu de l'acte de 1881 était: argent, $25,000,000; terres, 25,000,000 d'acres.

En vertu de l'acte passé en 1884, 47 Vict., chap. 1, afin d'assurer l'achèvement de tout le chemin pour le mois de mai 1886, un prêt de $22,000,000, portant intérêt de 5 pour 100 et remboursable au mois de mai 1891, fut fait à la compagnie, moyennant une garantie sous forme d'hypothèque sur toute la propriété. Sur cette somme $7,500,000 lui furent remises pour éteindre sa dette alors flottante, et le reste lui a été payé à mesure que les travaux avançaient.

Au cours de la session de 1885, un acte, 48-49 Vict., chap. 57, fut passé pour substituer d'autres conventions à celles prévues par l'acte 47 Vict., chap. 1.

Ces conventions comprenaient l'émission et la livraison au gouvernement d'obligations portant première hypothèque au montant de $35,000,000 portant intérêt de 5 pour 100, et devant constituer un premier gage sur toutes les propriétés de la compagnie (excepté l'embranchement d'Algoma), sauf les droits des porteurs d'hypothèques existantes sur les prolongements de la ligne entre Callander et Brockville et Montréal. Toutefois, l'embranchement d'Algoma restait grevé du gage et de la charge créés par l'acte 47 Vict., chap. 1, mais le gage devait être retardé dans le cas où l'embranchement serait prolongé. Lors de l'émission et livraison des obligations, les actions du capital social, au montant de $35,000,000, entre les mains du gouvernement, devaient être annulées et détruites.

Les sommes dont la compagnie est redevable au gouvernement sont :

(*a.*) Prêt en vertu de l'acte 47 Vic., ch. 1.....	$22,500,000
(*b.*) Balance de la somme due en vertu de la convention du 10 novembre 1883.....	7,380,912
Total.....	$29,880,912

Cette somme, avec intérêt de 4 pour 100, est remboursable d'ici au 1er mai 1891.

De ce total de $29,880,912, la somme de $20,000,000 et l'intérêt devaient être garantis par les dites obligations portant première hypothèque jusqu'à la concurrence de $20,000,000, et la balance de $9,880,912 par un gage sur toutes les terres non vendues de la compagnie.

Du reste des obligations portant première hypothèque—égal à $15,000,000—une valeur de $8,000,000 devait être retenue comme garantie d'un prêt temporaire de $5,000,000 autorisé par l'acte, et la balance devait être livrée à la compagnie de temps en temps et appliquée, sous la surveillance du gouvernement, à l'amélioration et au développement du chemin, et au maintien de son crédit.

En vertu d'un arrêté du conseil, un acte d'hypothèque renfermant les conditions de l'acte fut exécuté le 25 juillet 1885.

Le prêt temporaire de $5,000,000 fut fait à la compagnie le 28 juillet 1885. Cette somme, cependant, fut remboursée par elle: $3,000,000 le 2 septembre, et $2,000,000 le 2 novembre derniers.

PAIEMENTS À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Compte de la subvention.

Subvention en vertu du contrat.....		$25,000,000 00
Payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1882-83 (30 juin 1883).....	$7,533,076 60	
Payé au cours de l'exercice 1883-4...	7,254,208 27	
" " 1884-5...	6,862,201 00	
	21,649,485 87	
Payé depuis la clôture de l'exercice 1884-85 jusqu'au 31 décembre 1885.	2,895,427 00	
		24,544,912 87
Balance au 31 décembre 1885.....		$ 455,087 13

Compte de prêt.

Prêt		$22,500,000 00
Payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1883-84, le 30 juin 1884	$10,953,462 00	
Payé depuis la clôture de l'exercice 1884 jusqu'à la clôture de l'exercice, 30 juin 1885	9,701,438 00	
Payé depuis la clôture de l'exercice 1884-85 jusqu'au 31 décembre 1885.	995,800 00	
		21,650,700 00
Balance au 31 décembre 1885		$ 849,300 00

EMBRANCHEMENTS.

Outre la subvention de la ligne-mère, la compagnie a droit, aux termes du contrat, à la concession des terrains nécessaires à la voie, aux gares et stations, etc., requises pour la construction des embranchements, en tant que ces terrains appartiennent au gouvernement.

On trouvera à l'annexe 4, page 10, une liste de ces embranchements. Leur longueur totale est la même que l'année dernière, 432½ milles.

CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD.

En vertu de l'acte passé au cours de la dernière session, 48-49 Vict., chap. 58, l'octroi d'une somme de $1,500,000 fut autorisé comme subvention pour assurer aux convois et au trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique le libre accès du port de Québec; par le moyen de cette subvention, le gouvernement devait acheter de la compagnie du Grand-Tronc le chemin de la Rive-Nord et le transférer ou l'affermer à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La dite somme de $1,500,000 était répartie comme suit :

En vertu de l'acte 47 Vict., chap. 8 (*voir* n° 23), il était accordé, pour le prolongement du chemin, depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à Québec, une subvention ne devant pas excéder..	$960,000
Aussi, en vertu du même acte (*voir* n° 34), pour une ligne entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier et la jonction de Saint-Martin, une subvention ne devant pas excéder	200,000
Aussi, en vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (*voir* n° 63), (qui unissait les deux subventions ci-dessus à l'obtention du libre accès, depuis la jonction de Saint-	

Martin jusqu'à Québec, pour le chemin de fer Canadien du Pacifique) une autre subvention ne devant pas excéder.....	340,000
Total.....	$1,500,000
De cette somme il a été affecté à l'achat du chemin.....	525,000
Balance.....	$975,000

L'intérêt sur cette balance doit être laissé pour couvrir les déficits qui pourraient se produire dans l'intérêt sur les obligations existantes du chemin.

En vertu de conventions spéciales à cette fin portant la date du 19 septembre dernier et exécutées sous l'autorité d'un arrêté du conseil pris le même jour, le dit chemin de la jonction de Saint-Martin à Québec a été acheté par le gouvernement et transféré à la compagnie du Pacifique.

On trouvera, à l'annexe n° 4, page 10, et à l'annexe n° 20, page 106, les rapports de l'ingénieur en chef du gouvernement, datés le 10 octobre et le 31 décembre 1885, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat, pendant l'exercice clos le 30 juin 1885, étaient :—

	Milles.
Le chemin de fer Intercolonial et ses prolongements.....	861
" " de Prolongement-Est.....	80
" " de l'Ile du Prince-Edouard.....	212
L'embranchement de Windsor (entretien seulement).....	32
Total de milles.....	1,158

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 688 milles de longueur.

Pour les détails concernant ces chemins, *voir* l'annexe n° 5, pp. 14 à 97.

La longueur des chemins en exploitation a été augmentée par l'achèvement du chemin de ceinture de Saint-Charles, 14 milles, et l'embranchement du Cap-Traverse, 13 milles.

Les comptes généraux du revenu pour 1884-85 donnent comme suit l'état financier de ces lignes pour le dernier exercice :—

—	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.
Intercolonial	2,441,477 91	2,368,153 65	.....	73,324 26
Prolongement-Est	78,273 65	73,050 01	.....	5,223 64
Ile du Prince-Edouard	211,207 01	158,588 06	.....	52,618 95
Windsor (recettes, un tiers du total)	18,751 96	24,451 35	5,699 39	
			5,699 39	131,166 85
				5,699 39
Déficit de l'exploitation	.....	.....	.....	125,467 46

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Lignes des malles européennes.

	Milles.	
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup	126	
De la Rivière-du-Loup à Moncton	374	
De Moncton à Painsec	8	
De Painsec à Truro	118	
De Truro à Halifax	62	
		688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean	89	
De Painsec à Shédiac	11	
De Truro à Pictou	52	
De la jonction Dalhousie à Dalhousie	7	
Ligne de ceinture de Saint-Charles	14	
		173
		861

Embranchements de quais.

De Rimouski au quai	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde	2
De Dorchester au quai d'embarquement	1
De Sackville au quai d'embarquement	0.5
De Stewiacke au quai	1
	6.5

Compte du capital.—Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital, à la fin de l'exercice 1883-84, était de $42,582,231 71

Dont il faut déduire (montant des chèques émis pour payer des terrains et des travaux et annulés parce que les personnes en faveur desquelles ils avaient été tirés ont refusé ou négligé de les accepter) 4,215 22

$42,577,316 49

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1885, se répartissent comme suit :

Prolongement d'Halifax	$ 16,580 01	
Nouvelles améliorations à Saint-Jean	116,732 68	
Règlement de réclamations, etc., se rattachant à la construction du chemin de fer Intercolonial	56,117 34	
Matériel roulant	287,213 97	
Embranchement de Saint-Charles	257,125 71	
Embranchement de Dartmouth	164,456 75	
Embranchement de Dalhousie	52,723 78	
Embranchement de ville de la Riv.-du-Loup	46,256 01	
Embranchement d'Indian-Town	48,497 48	
Embranchement de Paspébiac	4,167 21	
Divers travaux	407 36	
		1,050,278 30

Soit, au 30 juin 1885, un total de dépenses de $43,627,594 79

Compte du revenu :—

Les recettes brutes de l'exercice ont été de.....	$2,368,153 65
Les frais d'exploitation ont été de.....	2,441,477 91
Excédant des dépenses sur les recettes.....	$73,324 26
Les recettes brutes, comparés à celles de l'exercice précédent, accusent une augmentation de.....	$14,506 39

Cette augmentation est due au trafic de plein parcours.

La valeur du matériel, à la fin de l'exercice 1884-1885, y compris les rails d'acier et le combustible, était de.....	$723,784 27

Le nombre de milles parcourus par les locomotives, durant l'exercice et le précédent, a été :

	Milles.
1884-85.....	4,836,927
1883-84.....	4,407,655
Augmentation.....	429,272

Le nombre de milles parcourus par les wagons, durant l'exercice et le précédent, a été :

1884-85.....	47,591,193
1883-84.....	41,741,080
Augmentation.....	5,850,113

Le nombre de milles parcourus par les convois, durant l'exercice et le précédent, a été :

1884-85.....	3,992,506
1883-84.....	3,653,961
Augmentation.....	338,545

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives, ont été :

	Cents.
1883-84.....	53·19
1884-85.....	50·47
Diminution.....	2.72

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les convois, ont été :

1883-84.....	64·17
1884-85.....	61·15
Diminution.....	3·02

Le tonnage brut voituré, a été:

	Tonneaux.
1883-84	1,001,163
1884-85	970,069
Diminution	31,094

Le nombre total des voyageurs, a été:

1883-84	920,870
1884-85	914,785
Diminution	6,085

Le chemin est en excellent état.

La plus grande partie des dépenses ont été faites pour améliorations. Elles auraient pu être portées au compte du capital au lieu de celui des frais d'exploitation, comme elles l'ont été dans le cas actuel. Le déplacement de la neige a été aussi très dispendieux, il a coûté $76,000.

On a continué de remplacer les rails de 56 livres par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

On a construit et réparé des gares, quais et ponts en différents endroits, et ajouté au matériel roulant un très grand nombre de wagons à houille pour faire face aux besoins de commerce de l'ouest.

Au cours de l'exercice 1883-84 il y avait eu une augmentation de 30,002 tonneaux dans la quantité du trafic. Pendant le dernier exercice, bien que l'augmentation du fret de plein parcours ait été de 50,000 tonneaux, le tonnage brut voituré a été moindre que durant l'exercice précédent. Le trafic local des voyageurs accuse une augmentation de 8,000, mais celui de plein parcours une diminution de 14,000.

La quantité de marchandises débarquées des transatlantiques à Halifax pour être transportées par le chemin de fer a donné une augmentation considérable.

Dans le rapport ci-joint de l'ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat, on trouvera (ann. 5, p. 15,) un tableau qui donne les recettes, ainsi que la quantité de fret et le nombre de voyageurs transportés chaque année par l'Intercolonial depuis que ce chemin est ouvert au trafic le 1er juillet 1876.

On voit par ce tableau que les recettes et le volume du trafic ont plus que doublé en neuf ans d'exploitation, tandis que le public voyageur a augmenté d'un tiers.

L'embranchement de Saint-Charles a été ouvert à la circulation le 21 juillet 1884; on a établi une bonne station à Lévis, tout près du passeur qui communique

avec Québec. Le chemin de fer Québec-Central se raccorde maintenant avec cet embranchement à Harlaka, à cinq milles de Lévis.

Par la construction de l'embranchement Dalhousie, Dalhousie est devenu le point de raccordement des voies qui font le service de la Baie des Chaleurs avec l'Intercolonial.

Le service des malles et des voyageurs, à Rimouski, a été fait avec succès par le tender.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Cet embranchement, qui a 32 milles de longueur, est encore exploité par la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, à condition que la compagnie paie tous les frais se rattachant à son exploitation et qu'elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1885:

Recettes brutes, au crédit du gouvernement	$24,451 35
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art	18,751 96
Balance	$ 5,699 39

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent:—

1883-1884	$24,551 35
1884-1885	23,018 93
Augmentation	$ 1,432 42

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent:—

1883-1884	$22,140 86
1884-1885	18,751 96
Diminution	$ 3,388 90

Le chemin a été entretenu en bon état.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Cette ligne de chemin de fer a 80 milles de long; elle s'étend de l'embranchement de Pictou, du chemin de fer Intercolonial, New-Glasgow, à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et se raccorde de là au Cap-Breton par le moyen d'un bateau-passeur.

Cette ligne et son équipement furent, le 9 janvier 1884, achetés par le gouvernement fédéral du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en même temps que les droits que possédait ce dernier sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Pictou, ainsi que le bateau-passeur construit pour faire le service du détroit de Canso.

Un personnel d'employés, dirigé par les officiers supérieurs de l'Intercolonial, est stationné à New-Glasgow.

Le 30 juin 1884, le prix de revient du chemin et de son équipement s'élevait à $1,284,311.97.

Il n'a rien été ajouté au compte du capital durant l'exercice.

Les dépenses se sont élevées à	$78,273 65
Les recettes à	73,050 01
Déficit	$ 5,223 64

Le chemin a été bien entretenu ; on y a fait diverses améliorations et réparations.

Voici où en était, à la fin de l'exercice, les six embranchements de l'Intercolonial en cours de construction.

CHEMIN DE CEINTURE DE SAINT-CHARLES.

Il a été terminé et ouvert à la circulation.

EMBRANCHEMENT DE DALHOUSIE.

Il a été terminé et ouvert à la circulation.

EMBRANCHEMENT DE PASPÉBIAC.

Ici les travaux se sont bornés aux explorations et au tracé.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH.

Par cet embranchement, qui a quatre milles de long, communication va être établie entre le chemin de fer Intercolonial, à Richmond, et Dartmouth, sur le côté sud du port d'Halifax. Les travaux sont à peu près terminés.

EMBRANCHEMENT DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP (VILLE).

Sur cet embranchement, qui a près de quatre milles de long, et qui raccorde l'Intercolonial avec le quai de la Rivière-du-Loup, les rails ont été posés et la voie ballastée.

EMBRANCHEMENT D'INDIANTOWN.

Cet embranchement de l'Intercolonial s'étend de la station Derby, sur ce chemin, en remontant la rivière Miramichi sud-ouest jusqu'à Indiantown, distance de treize milles. Les travaux ont été donnés à l'entreprise au mois de septembre 1884, et ils sont en cours d'exécution.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Tignish à Royalty-Junction	113½	
De Royalty-Junction à Mount Stewart	20	
De Mount-Stewart à Georgetown	21	
		154½

PROLONGEMENTS.

Embranchement du Cap-Traverse, de la ligne de comté au Cap-Traverse	13	
De Royalty-Junction à Charlottetown	5	
De Mount-Stewart à Souris	39	
		57
		211½

Compte du capital.—Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1883-84, était	$3,654,356 00
Moins remises pour dépenses antérieures	1,487 53
La dépense portée à ce compte pour l'exercice clos le 30 juin 1885, étant la somme déboursée pour l'embranchement du Cap-Traverse, était	78,444 09
Total de la dépense pour le compte du capital, au 30 juin 1885	3,731,312 56

Compte du revenu.—Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1885, ont été :—

Dépenses brutes	$ 211,207 01
Recettes brutes	158,588 06
Excédant des dépenses sur les recettes	$ 52,618 95

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1884-1885	$ 158,588 06
1883-1884	144,504 12
Augmentation	$ 14,083 94

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1883-1884	$ 236,428 13
1884-1885	211,207 01
Diminution	$25,221 12

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1883-84	291,760
1884-85	311,443
Augmentation	19,683

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1883-84	238,130
1884-85	249,878
Augmentation	11,748

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1883-84	1,208,423
1884-85	1,233,476
Augmentation	25,053

Ces augmentations proviennent du service qui a été fait sur l'embranchement du Cap-Traverse.

Le chemin et son équipement ont été très bien entretenus.

EMBRANCHEMENT DU CAP-TRAVERSE.

Cette ligne a été ouverte à la circulation le 22 janvier 1885. Elle a pour objet de faciliter la communication entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial. L'embranchement part du chemin de fer de l'Ile, à la station de la ligne de comté, et s'étend jusqu'au Cap-Traverse, distance de 13 milles. De ce point au Cap-Tormentine, sur la terre ferme, la distance est de 9 milles par le détroit. Ici, par la ligne de la compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, longue de 40 milles, raccordement est fait avec l'Intercolonial à Sackville. Le Cap-Traverse est le lieu d'atterrissement des bateaux d'hiver.

SUBVENTIONS.

En vertu d'actes indiqués plus loin, le gouverneur en conseil est autorisé à accorder de l'aide pécuniaire, subordonnée à certaines conditions, pour la construction de différentes lignes de chemins de fer dans tout le Canada, savoir :—

Par l'acte 45 Vict., chap. 14 (1882).

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni excédant en tout..... $660,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu du 46 Vict., chap. 25.*)

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout..... 384,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu des* 46 *Vict., chap.* 25, *et* 48-49, *Vic., chap.* 59.)

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Édmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédent pas $3,200 par mille, ni excédant en tout..... 240,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en outre des* 48-49 *Vict., chap.* 59.)

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200, ni excédant en tout..... 224,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention, comme partie d'une ligne allant à Sydney ou Louisbourg, en vertu de* 47 *Vict., chap.* 8.)

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

5. En vertu de l'acte spécial 45 Vict., chap. 55 (1882), une subvention fut accordée à la "compagnie du chemin de fer de transport maritime de Chignectou," pourvu que la compagnie construisît, entretînt et exploitât un chemin de fer à navires, à être approuvé par le gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy,—par année pendant vingt-cinq ans..... $150,000.

Par l'acte 46 Vict., chap. 25, (1883) :—

6. A la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin, à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $320,000

7. A la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 115,200

(NOTE—*Subventionnée de nouveau par la 47e Vic., chap. 8.*)

8. A la compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

(NOTE—*Annulée par la 48-49 Vic., chap. 59.*)

9. A la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 256,000

(NOTE.—*Ceci fut modifié par l'acte 47 Vict., chap. 8, sec. 2, les mots "A la compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe" étant retranchés, et le mot "le" remplaçant le mot "son" et les mots "pour 80 milles de" étant omis. Subventionnée de nouveau par la 47e Vict. chap. 8, comme partie de la ligne entre la station d'Oxford et Sydney ou Louisbourg.*)

10. A la compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 156,800

En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick à Vanceborough, ou près ou au sud de ce point.

11. A la compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 102,400

(NOTE.—*Annulée par la 47e Vic., chap.* 8.)

12. A la compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 47e Vic., chap.* 8.

13. A la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

14. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la 48-49e Vic., chap.* 58.)

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick —12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 660,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

" Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en der-

nier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit, par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des convention de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

17. Par l'acte spécial 46 Vic., chap. 26, autorité fut donnée d'avancer à la "Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean" pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer traversant la rivière Saint-Jean, N.-B., et aboutissant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, cette avance, qui sera garantie par une hypothèque sur la totalité de ses biens, ne devra pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites, ni une somme totale de..... $500,000

Par l'Acte 47 Vict., chap. 8 (1884) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *viâ* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour

la partie entre Montréal et Québec, 150 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant 15 ans..... 170,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 58, *art.* 1, *parag.* **2.**)

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel. Par année pendant 15 ans..... 30,000

22. A la compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité... 960,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 58, *art.* 2. Voir *aussi, i-dessous, subvention entre la jonction Jacques-Cartier, et la jonction de Saint-Martin, ces deux subventions étant réunies dans l'acte en dernier lieu mentionné.*)

24. A la compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédaet pas en totalité..... 160,000

25. Au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer ou Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 272,000

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 160,000

(NOTE.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59.)

27. A la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

(NOTE.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59.)

28. A la compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

29. A la compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... 128,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59.)

30. A la compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

31. A la compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 262,400

32. A la compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

33. A la compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier au chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité..... 200,000

(NOTE.—*Voir l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 58, *art.* 2.)

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 217,600

(NOTE.—*Annulée par la* 48-49*e Vic., ch.* 59.)

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

40. Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

41. A la compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de Caraquette au havre de Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

NOTE.—(*Outre la subvention accordée par la 46e Vic., ch.* 25.)

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de la Métapédiac et se dirigeant à l'est sur Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indiantown, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité 140,000

"Les subventions ci dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil,—à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte, qui devra être commencée sous un an,—et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de

l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions de la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province: les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada.

"Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, (1885).

44. A la compagnie de chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 166,400

45. A la compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 118,400

46. A la compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Laurent à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 72,000

47. A la compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

48. A la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

(NOTE.—*Outre la subvention accordée par les actes* 45 *Vic., ch.* 14, *et* 46 *Vic., ch.* 25.)

49. A la compagnie du chemin de fer Northern and Western, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

50. A la compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 30,000

51. A la compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 92,000

52. A la compagnie du chemin de fer d'Ontario Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

53. A la compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer d'Ontario Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité 10,500

54. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

55. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

56. A la compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au

lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 70,000

57. A la compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 320,000

58. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... 217,600

59. A la compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

60. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *viâ* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boieston, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 140,800

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés

dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre.

"Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 58, les subventions suivantes furent autorisées :—

61. "Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmunston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres,—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordée pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins,

lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada." (*additionnelle*)..... 258,000

62. "Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *viâ* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédericton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer." Par année pendant vingt ans (*additionnelle*). (*Voir* n° 20)..... 80,000

63. "Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et

le trafic de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné) —une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada." (*Additionnelle*)..... $340,000

Cet acte stipule de plus à ce sujet comme suit :

"S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition ; et, après cette acquisition, il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

En ce qui regarde les lignes de chemins de fer énumérées plus haut, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que des lignes ou compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1885.

Gravenhurst à Callander (*Chemin de fer Northern and Pacific Junction. Voir* nos 1 et 16).—Afin de donner à la province de l'Ontario les bénéfices d'une voie de communication directe par chemin de fer avec le Nord-Ouest, il est devenu nécessaire de construire un chemin de fer reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique aux chemins de fer déjà en existence dans l'Ontario, et cette ligne fut subven-

tionnée, en vertu des actes de 1882-83, jusqu'à la concurrence de $12,000 par mille, pour une distance de 110 milles, soit un total de $1,320,000. Elle s'étend du chemin de fer Canadien du Pacifique à la rivière à la Vase, à l'est du lac Nipissingue, au sud, jusqu'au village de Gravenhurst, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. En vertu d'un arrêté du conseil, portant la date du 10 avril 1884, contrat fut passé, le 12 du même mois, avec la compagnie du chemin de fer *Northern and Pacific Junction* (ci-devant la compagnie *Northern and North-Western and Sault-Sainte-Marie*), pour la construction de cette ligne, qui devra être terminée pour le 1er mai 1886. Les travaux ont fait des progrès constants, et à la date du 31 décembre 1885 les rails avaient été posés et la ligne inspectée sur une longueur totale de 90 milles. Le chiffre total de la subvention payée jusqu'à cette date était de $1,032,910.

Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (nos 2, 14 et 48.)—Par l'acte des subventions de 1882, il fut accordé une subvention de $384,000 pour une ligne de Saint-Raymond au lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, il fut permis à la compagnie de chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisait cette ligne, de recevoir une nouvelle subvention de $80,000. Et par l'acte de 1885, une subvention de $96,000 fut autorisée pour une ligne s'étendant depuis un point de sa jonction avec le chemin de fer de la Rive-Nord, jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point à 50 milles au nord de Saint-Raymond. Une convention fut régulièrement faite le 4 septembre 1883, relativement aux deux subventions en premier lieu mentionnées, en vertu de laquelle cette ligne devait être terminée le 25 mai 1887, la partie qui s'étend jusqu'au lac Edouard devant être terminée le 31 décembre 1885.

Jusqu'au 31 décembre 1885, le chemin avait été terminé et inspecté sur une longueur totale de 50 milles au nord de Saint-Raymond (et au delà du lac Edouard.) La subvention a été payée pour 40 milles de cette longueur, savoir $135.240.

Compagnie du chemin de fer de la Ligne Directe entre Montréal et l'Europe (*ci-devant "Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe"*—(*Voir* n° 4).—En 1882, le parlement vota une subvention de $224,000 pour la construction d'une ligne d'environ 70 milles de long, entre Oxford, une trentaine de milles à l'est d'Amberst, et New-Glasgow, N.-E.

Le 28 juillet 1882, contrat fut passé avec la compagnie plus haut nommée pour la construction de ce chemin, qui devait être terminé pour le premier janvier 1884.

La compagnie se mit à l'œuvre et continua les opérations jusque dans l'automne de 1883, alors qu'elles furent suspendues; elles n'ont pas été reprises depuis. En conséquence, le contrat a été annulé. Comme la subvention devait être payée à l'achèvement de chaque section de dix milles, et comme aucune section n'a été complétée, ce gouvernement n'a payé aucune partie de la subvention.

Pour faire face aux réclamations pour les travaux que la compagnie a faits et impayés, et pour acquérir les droits sur ces travaux, le parlement vota à la dernière session la somme de $125,000, qui devaient être une première charge sur la subven-

tion, et en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, un commissaire spécial fut nommé, qui régla la majorité de ces réclamations.

Compagnie du chemin de fer de Caraquette. (*Voir* nos 7 et 41.)—En vertu d'un arrêté du conseil du 6 mai 1884, les subventions de $192,000 votées par le parlement en 1883 et 1884 pour le chemin de cette compagnie entre Bathurst, sur le chemin de fer Intercolonial, et le havre de Shippagan, lui ont été accordées.

Une convention fut régulièrement passée le 20 janvier 1885, pour la construction de la ligne dont la partie qui se trouve entre Caraquette et Bathurst devait être terminée le 25 mai 1887, et toute la ligne le 1er juillet 1888, le montant total de la subvention payé jusqu'au 31 décembre 1885 est de $105,200.

Compagnie du chemin de fer International. (*Voir* n° 10.)—En 1883, le parlement accorda une subvention de $156,800 à cette compagnie pour 49 milles de son chemin entre Sherbrooke et la frontière internationale, afin de lui permettre de terminer son chemin avec des rails d'acier. La compagnie a passé contrat le 20 juillet 1883, et en vertu d'une série d'arrêtés du conseil, dont le dernier porte la date du 21 décembre 1883, elle a reçu la somme totale de $144,000 pour une distance de 45 milles.

Ligne Directe. (*Voir* nos 20 et 62). Comme il a été expliqué dans le rapport présenté l'an dernier, des explorations furent faites en 1884, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 21 juin 1884, dans le but de trouver, conformément à l'entente faite avec le parlement, la ligne la plus courte et la plus praticable pour relier Montréal directement par chemin de fer aux ports canadiens de l'Atlantique. Ce rapport contenait une liste des diverses explorations faites.

A la dernière session, la question ayant été pleinement discutée en Chambre, la conclusion à laquelle on est arrivé s'est trouvée exprimée dans l'acte 48-49 Vic., ch. 58, qui suit :

" Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *viâ* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits port de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer."

La compagnie du chemin de fer International ayant demandé ces subventions et ayant convenu de se conformer aux conditions et exigences nécessaires, et ayant montré sa capacité de construire et exploiter le chemin, un arrêté du conseil du 19 novembre 1885 autorisa la signature du contrat et ce contrat fut signé par son président le 14 décembre; la compagnie entreprenant de compléter une ligne partant d'un point sur la rive sud du Saint-Laurent à ou près Caughnawaga, pour se relier au chemin de fer Intercolonial à Moncton, avant le 1er juillet 1889.

Compagnie du chemin de fer Northern and Western. (*Voir* nos 11, 29, 42, et 60.)—En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $102,400 à cette compagnie pour la construction de 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, N.-B. Cet octroi fut recommandé à la Chambre parce qu'il avait été demandé de l'aide pour une ligne partant du chemin de fer Intercolonial à la traverse de la rivière Miramichi et descendant la vallée de la Nashwaak, puis allant de là à Frédéricton, et au sujet de laquelle l'ingénieur du gouvernement avait fait rapport qu'une partie seulement, jusqu'à Boiestown, 60 milles, alimenterait l'Intercolonial. En 1884, les travaux n'ayant pas encore été commencés, le parlement vota des deniers pour la construction, par le gouvernement, de 14 milles de cette distance, depuis la station Derby, sur l'Intercolonial, jusqu'à Indiantown, et autorisa l'octroi à cette compagnie d'une subvention de $128,000 pour aider son chemin de fer de Frédéricton à la Miramichi, " au lieu de la subvention proposée en 1883."

Le contrat de la construction de cette ligne subventionnée, depuis Frédéricton jusqu'à la Miramichi, 40 milles de long, fut signé le 24 décembre 1884, un arrêté du conseil du 16 de ce mois en ayant approuvé la teneur. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 1er juillet 1888.

Le tracé des 40 milles de la longueur totale a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le chemin ayant été régulièrement complété et inspecté, la subvention totale de $128,000 a été payée en vertu d'arrêtés du conseil, dont le dernier porte la date du 16 octobre 1885.

A la dernière session du parlement, le parlement vota une subvention de $19,200 en faveur de cette compagnie pour la continuation de sa ligne vers le nord depuis la rivière Miramichi jusqu'à Boiestown, et en vertu d'un arrêté du conseil du 6 novembre 1885, un contrat fut signé avec la compagnie pour l'exécution des travaux, le 26 du même mois. Un arrêté du conseil, du 27, approuva le tracé. La ligne, de 6 milles de long, devra être terminée le 1er novembre 1886.

A sa dernière session, le parlement autorisa aussi l'octroi d'une subvention de $140,800 pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Indiantown *viâ* la vallée de la Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Northern and Western, à ou près Boiestown.

La compagnie du chemin de fer Northern and Western ayant demandé de faire ces travaux, son offre fut acceptée et un contrat fut passé avec elle le 26 novembre 1885, tel qu'autorisé par un arrêté du conseil du 7 de ce mois, le tracé pour toute

la longueur d'environ 50 milles ayant été approuvé par un arrêté du 27. La ligne doit être terminée le 1er août 1888.

Le gouvernement construit comme embranchement de sa ligne-mère, la partie qui relie Indiantown au chemin de fer Intercolonial. L'exécution de la ligne entière telle que décrite, donnera une communication directe entre Frédéricton et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ 109 milles.

Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec. (*Voir* nos 13, 27 et 56)—En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $89,600 à cette compagnie, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth.

Comme il a été dit dans le rapport de l'an dernier, une convention fut faite avec la compagnie pour l'exécution de ces travaux, et après leur achèvement, inspection et approbation la balance de la subvention alors due a été payée en vertu d'un arrêté du conseil qui porte la date du 28 juillet 1884.

Pendant la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ou un total de $70,400 pour prolonger le chemin de cette compagnie à partir de Tamworth à Bogart et Bridgewater. A la dernière session, cependant, au lieu de cette subvention, le parlement autorisa la concession à cette compagnie d'une subvention de $70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles." Il n'y a pas encore été fait de contrat.

Rivière-du-Loup et Rivière-Ouelle à Edmunston. (*Voir* nos 2 et 61.) Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup et de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmunston, le parlement, en 1882, vota une subvention de $240,000, et par l'acte 48-49 Vic., ch. 58, il vota une nouvelle subvention n'excédant pas $258,000 pour une ligne partant de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, formant un total de $498,000 de subvention pour aider à ces travaux.

En vertu des dispositions expresses de cet acte un arrêté du conseil du 3 octobre accorda une charte à certaines personnes, constituant "la compagnie du chemin de fer de Témiscouata" dans le but de construire cette voie ferrée, et cette charte pour la construction d'une ligne depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Edmunston, ayant été publiée dans la *Gazette Officielle*, du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si c'était un acte du parlement. Il n'a pas encore été fait de contrat avec la compagnie pour l'exécution des travaux en question.

Compagnie de chemin de fer Québec-Central. (*Voir* n° 22.) Cette ligne fut subventionnée en 1884 jusqu'à la concurrence de $211,200 pour aider à la construction de soixante et six milles de son chemin, depuis la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorisation d'un arrêté du conseil, daté le 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie le même jour.

Jusqu'ici le tracé des premiers 33 milles a été approuvé. Le montant de la subvention payé jusqu'à ce jour est de $60,342.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique. (*Voir* n° 25.) Cette compagnie fut subventionnée par le parlement en 1884 jusqu'à la concurrence de $3,200 par mille, et n'excédant pas $272,000.

Cette ligne, partant d'Aylmer ou de Hull, Québec, ira jusqu'à Pembroke et traversera la rivière Ottawa à l'ouest de Lapasse.

En vertu d'un arrêté du conseil du 12 décembre 1884, un contrat, portant la date du 22 du même mois, fut passé avec cette compagnie pour la construction d'une ligne subventionnée, dont les 27 premiers milles devront être terminés le 1er septembre 1885, (un arrêté du conseil du 13 août 1885 a prolongé cette période jusqu'au 15 décembre,) 27 autres milles le 1er juillet 1886, et tout le chemin pour le 1er juillet 1887.

Sous l'autorité d'arrêtés du conseil, des paiements ont été faits jusqu'à la concurrence de $49,090, couvrant 21 milles. Le 24 décembre 1885 la compagnie a demandé l'inspection d'une autre section de 10 milles.

Compagnie de chemin de fer de Kingston à Pembroke. (*Voir* n° 32.)—La subvention accordée à cette compagnie en 1884 couvrait les 15 milles de son chemin entre Mississipi et Renfrew, et ne devait pas dépasser $48,000.

La compagnie a terminé tout son chemin entre Kingston et Renfrew avant la fin de l'année 1884, et, à sa demande, il a été régulièrement inspecté afin d'être ouvert à la circulation, ainsi que le veut l'Acte refondu des chemins de fer. Contrat fut passé avec la compagnie le 5 mars 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 février, et le chemin ayant été inspecté, le gouvernement a payé la subvention en vertu d'un arrêté du conseil du 20 mars 1885.

Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean. (*Voir* n° 17.)—En vertu d'un acte passé en 1883, 46 Vic., chap. 26, pouvoir était donné d'avancer à la compagnie une somme ne dépassant pas $500,000, pour l'aider à construire son pont sur la rivière Saint-Jean, garantie de cette avance étant prise sous la forme d'une hypothèque sur les propriétés de la compagnie.

Les plans et devis du pont ayant été approuvés par un arrêté du conseil, une hypothèque fut exécutée le 10 décembre 1883, et jusqu'au 31 décembre 1885 la compagnie a reçu la somme de $425,500, représentant quatre-vingt pour cent des déboursés en rapport avec l'entreprise, les paiements étant faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil et après l'inspection des travaux exécutés. Le pont lui-même a été terminé et ouvert à la circulation le 30 septembre 1885.

Compagnie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo.—En vertu d'arrêtés du conseil rendus au mois de juin 1883, l'honorable sir Alexander Campbell est allé, au cours du même été, à la Colombie-Britannique, dans le but de régler des questions en suspens entre les gouvernements provincial et fédéral, et il a fait provisoirement

une convention pour la construction d'une ligne entre Esquimalt et Nanaïmo par une compagnie qui recevra une subvention de l'Etat.

La convention en question est sujette à la condition d'être approuvée par la législature de la Colombie-Britannique et par le parlement du Canada. Avec cette restriction, elle a été sanctionnée par un arrêté du conseil du 27 septembre 1883.

Par un acte de la législature provinciale sanctionné le 19 décembre 1883, mais connu sous le titre de "Acte 47 Vict., chap. 14," et par un acte du parlement fédéral, 47 Vict., chap. 6, l'approbation en question a été donnée.

Ces arrangements furent exprimés dans les articles d'une convention portant la date du 20 août 1883. Ils comprennent l'octroi d'une subvention de $750,000 en argent, ainsi que des terres de l'île Vancouver accordées par la province à la Couronne pour les fins de la construction du chemin de fer, les matériaux destinés à cette construction et au télégraphe étant admis en franchise. Toute la ligne entre Esquimalt et Nanaïmo devra être terminée le 10 juin 1887.

La compagnie, régulièrement constituée en vertu des dispositions de l'Acte, a fourni les plans, etc., du tracé des 40 premiers milles de sa ligne en partant de Nanaïmo, et ces plans ont été approuvés par des arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 13 février 1885. Au 31 décembre dernier, aucune partie de la subvention n'avait été payée.

Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord. (*Voir* n° 33.)—En vertu de l'Acte 47 Vict., chap. 8, une subvention de $3,200 par mille fut autorisée en faveur de cette compagnie pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, P.Q. Contrat fut passé avec la compagnie le 14 février 1885 pour la construction de sa ligne qui devait être terminée le 1er juillet 1885. Cette ligne étant terminée et inspectée, la subvention a été payée à la compagnie pour une distance de 7.84 milles, soit $25,088, en vertu d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885.

Compagnie de chemin de fer de Saint-Louis à Richibouctou. (*Voir* n° 35.) En vertu de l'acte 47 Vict., chap. 8, une subvention fut autorisée pour une ligne entre Richibouctou et Saint-Louis, savoir, $3,200 par mille, ou $22,400 en total. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 mars 1885, contrat fut passé avec la compagnie, et après l'achèvement et l'inspection de la ligne, la subvention a été totalement payée en vertu d'un arrêté du conseil du 17 décembre 1885.

Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock. (*Voir* n° 15.) En vertu de l'acte 46 Vict., chap. 25, une subvention de $38,400 fut autorisée pour la construction d'un chemin de fer partant de l'Intercolonial à Petitcodiac et allant à Havelock-Corner. La dite compagnie en ayant fait la demande, contrat fut passé avec elle le 25 mai 1885, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 du même mois. Le chemin ayant été terminé et inspecté, un arrêté du conseil fut rendu le 16 novembre, en vertu duquel toute la subvention a été payée.

Compagnie du chemin de fer Erié et Huron. (*Voir* n° 30.) En vertu de l'acte 47 Vict., chap. 8, autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention

n'excédant pas $96,000 pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, et contrat fut passé avec elle le 27 août 1885 sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois. Jusqu'ici aucune partie de la subvention n'a été payée.

Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel. (*Voir* n° 46).—En vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas $72,000 fut accordée à cette compagnie pour une ligne de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 octobre 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 14, et en vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 25 novembre, la compagnie a reçu $47,325 de sa subvention.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain. (*Voir* n° 50.) —En vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas $30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le 25 septembre il fut rendu un arrêté du conseil en vertu duquel contrat fut passé avec la compagnie, le 1er octobre, pour terminer le chemin d'ici au 1er octobre 1886. Jusqu'ici il a été payé de la subvention une somme de $15,000 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 novembre.

La société de colonisation du lac Témiscamingue. (*Voir* n° 54.)—En vertu de l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas $25,000 fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 17 novembre 1885, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne qui devra être terminée avant le 1er janvier 1887. Aucune partie de la subvention n'a encore été payée.

EXPLORATIONS.

Au cours de l'été et de l'automne, des explorations ont été faites pour le tracé des lignes suivantes. On en trouvera les détails à l'annexe n° 22, page 171, fourni par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat :—

Chemin de fer de la Ligne Directe.

Il a été fait une exploration des parties non construites qui se trouvent entre le fleuve Saint-Laurent et Mattawamkeag, ainsi qu'une exploration préliminaire entre Harvey et Salisbury.

Chemin de fer du Cap-Breton.

Il a été fait une exploration depuis le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg, et on pousse les travaux jusqu'à Sydney.

Chemin de fer de Ristigouche et Victoria.

Il a été fait une exploration pour établir une ligne devant relier l'Intercolonial, près Campbelton, avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Grand-Falls, rivière Saint-Jean.

NOTE.—On trouvera à la page 169 une liste des lignes subventionnées.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et les lacs ;
2. De la rivière des Outaouais ;
3. De la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
4. De la Trent ;
5. Du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception du revenu provenant des canaux étant du ressort du département du revenu de l'intérieur, il faut consulter le rapport annuel de ce département pour tout renseignement à ce sujet. Le même rapport traite aussi d'une manière générale du mouvement de la navigation sur ces canaux.

Le tableau suivant, qui fait voir le revenu des différents canaux, les loyers de pouvoirs d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1885, a été fourni par le département du revenu de l'intérieur.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de pouvoirs d'eau.	Total.
	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Welland	151,699 80	.....	1,078 72	.....	6,870 95	159,649 47
Saint-Laurent	63,206 36	6,383 23	1,103 50	9,149 11	18,416 00	98,258 20
Chambly	18,241 97	6 50	1 00	.....	130 00	18,379 47
Ottawa	51,915 15	.....	.....	47 00	36 00	51,998 15
Rideau	3,515 95	104 28	.....	182 00	1,003 70	4,805 93
Baie Burlington	1,938 25	.....	.....	.....	.....	1,938 25
District de Newcastle	220 35	.....	.....	.....	.....	220 35
Saint-Pierre	2,786 06	.....	.....	.....	.....	2,786 06
	293,523 89	6,494 01	2,183 22	9,378 11	26,456 65	338,035 88

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, forme un système de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du

lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.—(*Voir* l'annexe n° 13, p. 143.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles; l'éclusage total (ou la chute directement rachetée par des écluses) est de 533¼ pieds; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault-Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de longueur, et une écluse de 515 pieds de long, 80 pieds de large, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est de 18 pieds.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Comme il a été remarqué dans le rapport présenté l'année dernière, en 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds aux plus bas niveaux du Saint-Laurent ; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent est, pour diverses raisons, sujet à des fluctuations qu'il était impossible de préciser à l'époque où les canaux furent construits ; et des observations régulières et l'expérience des années qui se sont suivies depuis, ont démontré que, tandis que d'un canal à l'autre l'eau est à toute époque suffisamment profonde pour des bâtiments d'un tirant de neuf pieds, cette hauteur d'eau ne peut pas toujours être maintenue dans les canaux, ceux-ci n'étant pas assez profonds.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau sur les buscs des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (*Voir* le rapport de l'ingénieur en chef, 1880) :—

Canaux de Williamsburgh—

	Pieds.	Pouces.
Rapide Plat, écluse de prise d'eau	6	7
" " entrée d'aval	7	0
Galops, écluse de prise d'eau	8	1
Iroquois, entrée d'aval	9	3
Pointe-à-Farran	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau	8	3
" entrée d'aval	9	0
Beauharnois	10	10
" entrée d'aval	9	3

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un jaugeage de 14 pieds : les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Suivant ce plan, les canaux de Lachine et Welland ont été agrandis, et on est à exécuter d'après la même échelle certains travaux sur les canaux de Cornwall et du Rapide-Plat. Nous allons parler de ces travaux sous leurs différents titres.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.	44¾ pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 2 écluses.	16 "	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 3 écluses.	9 "	14 "
Largueur moyenne du canal neuf.....		150 "

Le nouveau canal ayant été prolongé sur une certaine distance en amont de l'ancien canal, l'ascension totale a été portée de 44¾ pieds à 45.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Ce canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries décluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Le dernier plan d'agrandissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre ; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire, entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts et les murs latéraux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1884, et rouvert le 1er mai 1885.

La nouvelle écluse et l'entrée du canal Lachine ont été ouvertes le 1er juin 1885.

Il n'est arrivé ni accidents ni interruption de la navigation dans le cours de l'exercice, et les constructions ont été entretenues dans un excellent état.

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne les détails des réparations qui ont été exécutées et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 6, p. 98.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux nouveaux bassins de Saint-Gabriel, commencés au mois de juillet 1883, sont terminés.

On a fait un chemin macadamisé sur le côté sud-est du canal, de Lachine au chemin de la côte Saint-Paul.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Ce canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms de Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Ce canal a été fermé par la glace le 1er décembre 1884, et rouvert au trafic le 3 mai 1885.

Pas d'accidents ni d'interruptions.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	7
Dimensions des écluses	200 pieds x 55 pieds.
Ascension totale des écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond (excepté à deux ponceaux)	100 "
Largeur à la surface de l'eau	150 "

Depuis la tête du canal de Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32¾ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 8 décembre 1884 et rouvert le 8 mai 1885.

NOUVEAUX TRAVAUX

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancienne ligne) ont constamment servi durant la saison de navigation. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général: longueur, 270 pieds; largeur, 45; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Des quatre écluses qu'il reste à faire, une est déjà en cours de construction, ainsi qu'un déversoir d'alimentation. On améliore aussi l'entrée d'amont.

Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour permettre l'admission des bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 17 décembre 1884 et rouverts le 4 mai 1885.

On trouvera, annexe 6, page 114, un tableau qui donne le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau dans les écluses de ces canaux.

La navigation n'a subi aucune interruption dans le cours de l'exercice. (Ann. 6, p. 113.)

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Longueur du canal	¾ de mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	4 "
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ "

Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le Rapide-Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Des mesures ont été prises pour l'agrandissement du canal selon le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 100 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, sera creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. Les travaux sont en cours d'exécution.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ miles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	15¾ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

D'après un rapport fourni par le surintendant de ces canaux et publié dans le présent volume (p. 114), l'eau sur le canal du Rapide-Plat a atteint son minimum de profondeur durant l'exercice en avril 1885, époque où l'on ne mesurait que 6 pieds 6 pouces d'eau au pied du canal. Le minimum de profondeur accusé pendant la saison de navigation l'a été en novembre 1884, époque où l'eau mesurait 8 pieds 5 pouces à l'écluse de prise d'eau.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On continue les travaux d'amélioration et l'approfondissement de l'entrée d'amont de ce canal. Les travaux donnés à l'entreprise sont l'excavation et l'approfondissement d'un chenal à l'extrémité supérieure, vers les eaux profondes, de façon à donner cours aux bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Le rapide des Galops, le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, est en ce moment creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880, consistent dans l'excavation d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, à l'eau basse, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Les travaux achèvent. (*Voir* annexe 11, page 138.)

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 12 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Erié, excepté au point où le canal traverse la rivière Chippewa au moyen d'un aqueduc.

A cet endroit, la nécessité de faire usage de l'ancien aqueduc, en attendant la construction du grand aqueduc, rend les précautions nécessaires, et le tirant des navires qui emploient leur propre force motrice ne devraient pas excéder 11½ pieds à ce point ; toutefois, les navires à la remorque peuvent tirer 12 pieds d'eau. Aux époques où l'eau du lac Erié est basse, et surtout lorsque les vents de l'est soufflent pendant un certain temps, tous les navires, pour franchir librement l'aqueduc actuel, ne devraient pas avoir un tirant de plus de 11½ pieds.

	ANCIENNE LIGNE.	LIGNE AGRANDIE OU NOUVELLE.
Longueur du canal.....	27⅓ milles.	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3).....		2
Nombre d'écluses { d'ascension.....	26	d'ascension, 25
Nombre d'écluses { de prise d'eau.....	1	de prise d'eau, 1
Dimensions des écluses.....	1 écluse 270 x 45 pds. 1 " 200 x 45 " 1 de partage 230 x 45 24 150 x 26½	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	10¼ "	12 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.....	2,622 pieds.
" Du canal Welland à la rivière, *viâ* l'écluse à l'aqueduc.....	300 "
" De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara..	1,020 "
Nombre d'écluses:—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2
Dimensions des écluses.....	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland.....	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds 10 pouces

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Longueur du canal.....	21 milles.
Nombre d'écluses.....	2
Dimensions des écluses....	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Ascension totale par les écluses.....	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.....	1¾ mille.
Nombre d'écluses.....	1
Dimensions des écluses.....	185 x 35 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	11 "

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, servant pour le nouveau canal et l'ancien ; deux sur le lac Erié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour la rigole d'alimentation à Port-Maitland ; et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippewa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Les canaux ont été fermés le 4 décembre 1884, et rouverts le 5 mai 1885.

NOUVEAU CANAL.

La navigation n'a pas été interrompue, quoique la goëlette *Westside* soit allé donner contre le tablier du pont tournant de Humberstone, qu'elle a déplacé temporairement.

Un a déplacé, au pied de l'écluse n° 1, entrée du lac Ontario, un appareil à jaugeage à l'aide duquel on peut contrôler le tirant des bateaux et empêcher leur surchargement.

L'eau a atteint son minimum de profondeur à l'entrée du canal par le lac Erié, Port-Colborne, au mois de novembre 1884, époque où l'on mesura 11 pieds 8 pouces d'eau sur les seuils de la vieille écluse et 14 sur ceux de l'écluse neuve.

A Port-Dalhousie, lac Ontario, le minimum de profondeur accusé pendant la saison l'a été au mois de novembre 1884, époque où l'eau mesura 12 pieds 10 pouces sur les seuils de la vieille écluse, et 15 pieds 4 pouces sur ceux de l'écluse neuve. (*Voir* p. 130.)

On trouvera dans le rapport du surintendant des détails complets sur les différents travaux de réparation ou de renouvellement, etc., exécutés dans le cours de l'exercice. (Annexe 5, page 115.)

VIEUX CANAL.

Les réparations et le renouvellement devenus nécessaires dans le cours de l'exercice ont été exécutés et les constructions ont été maintenues en bon état. (Ann. 6, p. 123.)

NOUVEAUX TRAVAUX

Les travaux de construction d'un aqueduc par lequel les eaux du canal doivent passer dans la rivière Chippewa ont été poussés avec tant d'activité, que toutes les arches sous l'eau sont terminées, ainsi qu'une partie de la maçonnerie qui doit former le coursier destiné à recevoir les eaux du canal. Les travaux exécutés étaient les plus difficiles de l'entreprise.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur	½	mille.
Largeur moyenne entre les jetées	138	pieds.
Largeur minimum	108	"

Ce canal n'est qu'une simple tranchée dans un banc de sable qui s'est formé entre le lac Ontario et la baie de Burlington, et est navigable pour les navires tirant 10 pieds d'eau. Il permet aux navires d'atteindre le port de Hamilton et la ville de Dundas par le canal Desjardins, ouvrage particulier.

Fermé le 18 décembre 1884, le canal était rouvert le 1er mai 1885. (*Voir* Ann. 6, p. 130.)

En vertu d'un arrêté du conseil rendu le 30 juin 1885, ce canal, qui n'est qu'une tranchée donnant entrée dans le port d'Hamilton, a été transféré au ministère des Travaux publics.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne ;
Le canal de Carillon ;
do de la Chute-à-Blondeau ;
do Grenville ;
do Rideau.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :—

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiares.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	.....
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal Carillon au canal de Grenville	6¼	57⅝
Canal de Grenville	¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navig. du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ECLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille.	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 24 novembre 1884, cette écluse était rouverte le 5 avril 1885.

La navigation n'a pas été interrompue.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux disponibles.

Les travaux du redressement et de l'approfondissement du chenal en amont de l'écluse avancent assez bien. La longueur du chenal amélioré sera de 4,700 pieds, la largeur au fond de 100 pieds, et sa profondeur de 10 pieds aux plus basses eaux. (Ann. 6, pp. 108, 110.)

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	$\frac{3}{4}$ mille.
Nombre décluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Fermé le 24 novembre 1884, ce canal était rouvert le 7 mai 1885.

Aucune interruption de la navigation n'a eu lieu.

Les importants travaux nécessités par l'accident arrivé au barrage de Carillon en 1883 sont de fait terminés ; il ne reste plus qu'à compléter une petite section sur le côté sud de la rivière.

Par la construction du barrage de Carillon, l'eau à cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de sept milles, jusqu'au pied du canal Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, de façon que la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse d'entrée de ce canal a été augmentée, et la nécessité du canal de la Chute-à-Blondeau, situé entre ces deux endroits, n'existe plus.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimension des écluses	200 pieds x 45
Ascension totale par les écluses	43¾ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Depuis la tête du canal de Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville, le parcours navigable est de 5½ milles.

Le canal est situé à 56 milles, environ, en aval de la ville d'Ottawa ; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 26 novembre 1884, il a été rouvert le 7 mai 1885.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement qui restaient à faire à la Pointe de Greece ont été terminés au mois de septembre 1884. (*Voir* Ann. 6, p. 109.)

HAUT DE L'OUTAOUAIS.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	18 à 20 pieds.
Profondeur d'eau sur les seuils	6 pieds.
Longueur collective des digues	625 pieds.

Depuis le canal de Grenville et en remontant l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute obvient aux rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en détruisant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles

La navigation a été close le 27 novembre 1884 et rouverte le 18 avril 1885.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Pour rendre la rivière navigable en aval des écluses jusqu'à Bryson, il a fallu enlever partie de trois battures et construire deux digues submergées.

Tous les travaux sont achevés et ont établi une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau minima de 7 pieds à l'époque des eaux les plus basses, entre Des Joachims et Bryson, ce qui forme un parcours total de 117 milles, en amont et en aval de la Culbute. (Ann. 6, p. 111.)

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable.....	126¼ milles.
Nombre des écluses d'Ottawa à Kingston	33 d'ascension. 14 de chute.
Différence totales des niveaux, 446¼	282¼ d'ascension. 164 de chute. durant les hautes eaux.
Dimensions des écluses.....	134 x 33 pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.....	4½ pieds.
Largeur du canal au fond.....	60 " dans la terre. 54 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	80 " dans la terre.

(Pour le tableau des distances des stations entre Ottawa et Kingston, *voir* Annexe 14, page 144.)

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le point culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Le bief de descente de l'est jusqu'à Ottawa, est alimenté par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Le bief de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, est alimenté par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux de bief de descente, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

Close le 18 novembre 1884, aux Moulins de Kingston, la navigation était rouverte le 4 mai 1885.

A Ottawa elle a été close le 24 novembre 1884, et rouverte le 8 mai 1885.

Cependant, la navigation directe a été retardée jusqu'au 23 juin 1885, à la suite des avaries considérables causées aux écluses de l'Ile-Longue et de Hog's Back, par les crues d'eau du printemps, qui ont été extraordinairement fortes. Les réparations provisoires qu'on a faites ont donné satisfaction.

Jusqu'à la clôture de la navigation, l'eau s'est maintenue à son plein niveau dans les différents biefs, excepté dans celui qui sépare Kingston de Lower-Brewers, où, au mois d'août, elle tomba au-dessous du niveau navigable, et ne cessa de baisser jusqu'à la fin de la navigation, alors qu'elle était à 7 pouces au-dessous du niveau ordinaire.

Au cours de la dernière session du parlement, un crédit de $20,000 fut voté "pour des travaux destinés à augmenter le volume de l'eau dans le canal et la rivière Gananoque." En conséquence, il fut rendu le 16 novembre dernier, un arrêté du conseil autorisant une convention avec la compagnie hydraulique de Gananoque qui s'est chargée d'entreprendre, moyennant $8,000, les travaux de la rivière. Le contrat n'est pas encore exécuté.

CANAL DE LA RIVIÈRE TAY.

Ce canal, lorsqu'il sera terminé, formera un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth, distance d'environ 6 milles. (Ann. 6, p. 133.)

Les travaux, qui comprennent la construction d'un barrage et de deux écluses, de 134 pieds sur 32, avec une profondeur de 5 pieds 6 pouces dans les plus basses eaux, ainsi que l'approfondissement du chenal de la rivière Tay en certains endroits, sont en cours d'exécution.

RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York ; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :

Sections de Navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	½	mile.
Nombre d'écluse	1	
Dimensions de l'écluse	200	pieds x 45.
Ascension totale par l'écluse	5	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	" à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est	300	"
" " " ouest	690	"

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le Bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 30 novembre 1884, et rouverte le 4 mai 1885.

Pas d'accidents ni d'interruptions.

Il a été construit six caissons nouveaux et exécuté quelques travaux de creusage. (Ann. 6, p. 103.)

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.		
Nombre des écluses	9		

Dimensions des écluses :

Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122	pieds par	$22\frac{10}{12}$ pieds.
Ecluse d'ascension n° 2	124	"	23 "
" 3, 4, 5, 6	118	"	$22\frac{10}{22}$ à 24 pieds.
" 7, 8, 9, écluses accolées	125	"	$22\frac{10}{22}$ à 23 "
Ascension totale par les écluses	74	"	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	"	
Largeur du canal au fond	36	"	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60	"	

Faisant suite aux 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de 12 milles.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1884 et rouvert le 4 mai 1885.

Aucun accident n'est survenu pendant l'exercice, et la navigation n'a pas été interrompue. (*Voir* ann. 6, p. 101.)

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.
Une écluse de marée (4 paires de portes).
Dimensions, 58 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux;
Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.
Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, environ 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 2 janvier 1885 ; rouverte le 1er mai 1885.

Le canal a été bien entretenu. Un mur de soutènement sur le côté est du canal est en cours de construction, et certains battures dans la direction de Bras-d'Or ont été draguées. Les relevés du trafic font voir que 715 navires à destination du nord et 619 à destination du sud sont passés par le canal. (Ann. 6, p. 137).

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron. Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lac Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 166 milles de Trenton. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant de 235 milles environ.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Toronto. De cette distance, 155 milles sont navigables pour les navires d'un faible tirant.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely....		14¼
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro'.....	1¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à Burleigh.....	12	
Rapides Burleigh.....		1
Des rapides Burleigh aux rapides Buckhorn....	7	
Rapides Buckhorn.....		1
De la digue de Buckhorn à Lindsay.....	36¼	
	126¼	34¾
De Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog....	28¾	
	155¼	34¾
Distance totale de la baie de Quinté à Port-Perrry...	190 milles.	
Aux chutes de Fénelon, la distance de la digue de Buckhorn à Fénelon est de.....	31½ "	

Les constructions suivantes sont en usage :—

	Distances en milles, de Trenton.
Rapides de Chisholm.	
Les travaux consistent en un canal et une écluse, un barrage et une glissoire.....	15½
Percy-Landing.	
Il y a ici des estacades pour les bois en grume.....	28½
Campbellford.	
Estacades conductrices.....	34¾
Chutes du Milieu.	
Les constructions sont quatre barrages et deux glissoires.	37¾
Baie du Corbeau.	
Estacade d'arrêt.....	38
Chutes de Heeley.	
Un barrage et une glissoire.....	42¾
Hastings, rapide de Crook.	
Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'une glissoire.....	34⅝
Rapides de Whitlas	
En aval de Peterboro', il y a une écluse, un barrage et le canal.....	92⅛

Petit-Lac

Trois piliers et une estacade.....	94

Burleigh.

Glissoires	101

Rapides de Buckhorn.

Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Ball, Buckhorn et Chemong.....	125

Robcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et une glissoire. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénélon et l'écluse de Lindsay..	140¾

Chutes de Fénelon.

Une grande glissoire et des estacades.....	155¾

Lindsay.

L'ancienne écluse, qui était tombée en ruines et d'aucune utilité, a été reconstruite par le gouvernement provincial en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils.....	161¼
La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog	190

Les dimensions des écluses sont de 133 pieds 6 pouces sur 33, avec 5 pieds d'eau sur les seuils.

L'écluse de Lindsay a été construite par le gouvernement de la province de l'Ontario et elle est encore sous son contrôle.

La navigation a été close le 12 novembre 1884, et rouverte le 25 mars 1885. (Ann. 6, p. 134.)

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent, et pour lesquelles le parlement a voté des crédits sont les suivantes : Canaux des rapides Burleigh, les rapides Buckhorn et des chutes de Fénelon, ainsi que les barrages de Lakefield et de la Pointe de Young. Elles ouvriront une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro., et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 150 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, on a acheté de particuliers auxquels il appartenait le barrage actuel qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, et ce barrage ayant été sérieusement endommagé et rendu dangereux par les crues du printemps de 1883, il en a été construit un autre à l'entreprise.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, dont le gouvernement a pris possession, étant devenu trop delabré pour être réparé, il en a été construit un nouveau, et une fois terminé, les niveaux des deux lacs ont été maintenus.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ 2¼ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick, et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux, qui consistent dans la construction de trois écluses d'ascension et de certains barrages, sont en cours d'exécution.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, on est à construire un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse d'ascension. La maçonnerie est terminée.

Aux chutes de Fénelon, à 32 milles des rapides Buckhorn, on est à construire un canal d'environ un tiers de mille de longueur, reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron. Ce canal aura deux écluses de chute. Les travaux étaient terminés au mois d'octobre 1885.

Dans tous les travaux qui précèdent, les écluses auront les dimensions suivantes:

Longueur	134 pieds.
Largeur	33 "
Hauteur d'eau sur les seuils	5 "

(Ann. 6, p. 140.)

CANAL MURRAY.

Ce canal sera pratiqué à travers l'isthme de Murray, et reliera, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario.

Les travaux, commencés à l'entreprise au mois d'août 1882, comprennent une tranchée de 4¼ milles de long, dans l'isthme, et des améliorations aux entrées d'amont et d'aval.

Le canal aura une profondeur de 11 pieds au-dessus du plus bas niveau connu du lac, et une largeur de 80 pieds au fond. Il n'y a pas d'écluses.

De son terminus occidental, dans le havre de Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, la distance est d'environ 120 milles. (Ann. 6, p. 138.)

Les travaux ont été poussés avec activité, et on a creusé sur toute l'étendue du canal.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

J. H. HOPE,

Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1885.

ANNEXES.

ANNEXE No I.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations	Personnel et entretien.
CANAUX.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	111,215 23	20,199 78	49,004 85
Beauharnois	7,999 79	14,637 70	18,960 40
Cornwall	62,034 90	12,368 51	15,988 96
do curage des fossés	16,298 96		
Williamsburg	103,237 12	8,198 03	7,696 67
Saint-Laurent	115,110 17		
Welland	463,505 38	89,238 96	112,670 00
do fossés	6,150 21		
do Port-Maitland	.....	2,295 70	
Baie Burlington	.....	206 48	
Sainte-Anne	93,679 57	4,042 04	2,618 60
Carillon	68,820 52	} 10,429 26	19,702 30
Grenville	88,367 20		
Culbute	19,071 76	572 75	730 00
Rideau	2,098 76	18,189 55	26,971 32
Trent	121,382 84	4,653 50	3,303 87
Murray	148,902 66		
Saint-Ours	4,700 64	3,652 63	2,271 57
Chambly	21,049 23	13,046 95	18,378 55
Saint-Pierre	16,820 15	183 11	1,929 11
Levées hydrographiques	5,650 85		
Arbitrages	6,727 12		
Tay	92,473 97		
Dragueurs	.....	1,210 61	
Chemin Saint-Zotique	4,347 50		
Total, canaux	1,579,644 53	203,125 56	280,226 20
CHEMINS DE FER.			
Pacifique	3,258,920 53		
do subvention	6,862,201 00		
Levées hydrographiques	10,878 51		
do Ligne Directe	49,587 45		
Statistique	124 87		
Intercolonial	1,195,363 08	.....	2,441,477 91
do embranchement de Windsor	.....	.....	18,751 96
Prolongement-Est	2,055 92	.....	78,273 65
Ile du Prince-Edouard	78,444 09	.....	211,207 01
Subventions en général	403,245 00		
Total, chemins de fer	11,860,820 45	.....	2,749,710 53
Total, chemins de fer et canaux	13,440,464 98	203,125 56	3,029,936 73
Compte d'emprunt du chemin de fer du Pacifique	9,701,438 00		
Pont de Saint-Jean et prolong. de chemin de fer	135,200 00		
Total.	9,836,638 00		

Total de la somme dépensée $26,510,165.27

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, décembre 1885.

J. BAINE,
Comptable.

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusq. 30 juin 1867	40,000 00	.....
Gouvernement provincial		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral	1868	1,852 70	7,008 00
do	1869	2,000 00	55 00
do	1870	.....	587 50
do	1871	12,231 40	187 00
do	1872	36,708 15	27 50
do	1873	42,982 49	5,280 90
do	1874	158,618 35	26 00
do	1875	197,420 52	36 00
do	1876	327,769 39	.....
do	1877	1,439,375 73	.....
do	1878	1,484,619 63	.....
do	1879	958,053 30	.....
do	1880	369,556 74	.....
do	1881	292,165 51	.....
do	1882	252,821 33	.....
do	1883	396,496 96	.....
do	1884	189,034 41	.....
do	1885	111,215 23	.....
Total	.....	8,860,464 69	1,624,6[illegible]2 01

No 2.

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1885.
non comprises.)

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non réparties.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Laurent. — Remorqueur à mancelle et amélioration de la navigation.	Levées hydrographiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54	.....	.....	7,416,019 83
2,786 00	.....	.....	.....	.....	12,097 84
10,692 04	.....	.....	.....	.....	43,486 36
17,780 05	.....	.....	.....	.....	24,173 72
7 50	.....	.....	.....	.....	47,869 10
10,000 21	.....	1,077 00	.....	.....	59,702 76
1,011 75	.....	.....	.....	35,326 44	130,158 47
.....	.....	.....	.....	26,541 30	746,420 61
1,780 00	.....	.....	.....	22,611 36	1,046,714 91
.....	.....	.....	28,500 00	21,715 47	1,570,178 19
49,211 37	.....	.....	28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145,015 45	.....	.....	1,623 76	3,946 70	2,138,392 99
143,092 05	.....	4,580 00	.....	4,685 77	1,552,697 41
109,454 95	.....	.....	623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14	.....	.....	6,927 96	.....	1,242,943 37
44,587 61	.....	.....	28,933 45	.....	603,402 17
21,728 93	.....	.....	44,874 31	.....	550,240 36
23,018 13	.....	2,473 44	89,846 03	.....	432,952 88
62,034 90	.....	103,237 12	115,110 17	.....	463,505 38
2,629,301 77	116,821 31	1,432,023 10	344,503 87	142,730 72	21,756,063 71

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse de Sainte-Anne	Canaux de Carillon et Grenville.	Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusq. 30 juin '67	.....	(*)	.....	3,911,701 47
Gouvernement provincial		134,456 51	63,053 64	.....	153,062 60
Gouvernement fédéral	1868	.....	19,817 23	.....	7,593 67
do	1869	.....	.....	.....	.....
do	1870	.....	4,167 96	.....	.....
do	1871	.....	23,119 37	.....	11,732 88
do	1872	1,939 46	165,257 28	.....	4,967 50
do	1873	540 11	136,250 48	.....	18,070 97
do	1874	12,753 27	245,258 38	38,388 99	5,793 16
do	1875	32,627 71	339,864 76	63,659 29	9,310 85
do	1876	24,935 85	326,203 16	76,842 44	2,163 96
do	1877	30,003 08	245,738 04	56,081 87	214 11
do	1878	14,618 85	22,676 20	5,933 53	.....
do	1879	22,113 02	243,141 24	20,694 19	7,703 88
do	1880	3,054 68	281,514 27	16,688 20	355 05
do	1881	6[illegible],042 76	336,707 53	4,721 62	.....
do	1882	19[illegible],158 36	433,084 39	29,567 15	.....
do	1883	172,959 95	416,826 10	14,249 60	.....
do	1884	142,006 25	399,267 16	8,151 16	.....
do	1885	93,679 57	157,187 72	19,071 76	2,098 76
Total	.....	947,889 43	3,859,134 90	354,049 80	4,134,768 86

* Dépense non donnée.

N° 2—*Fin.*

l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—*Fin.*

non comprises.)

Canal Chambly.	Canal Saint-Pierre.	Levées hydrographiques, canal de la Baie Verte.	Canal Murray.	Canal Trent.	Canal Tay.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,173,921 47
643,711 76	88,949 39	.....	.....	.....	.....	16,028,840 23
.....	21,519 72	.....	.....	.....	.....	72,675 15
.....	70,719 80	.....	.....	.....	.....	126,953 20
.....	46,193 57	.....	.....	.....	.....	92,902 80
2,872 85	.....	.....	.....	.....	.....	98,020 10
1,906 40	.....	.....	.....	.....	.....	281,586 26
759 00	.....	4,877 83	.....	.....	.....	375,258 44
.....	.....	4,018 90	.....	.....	.....	1,237,818 96
2,415 00	20 97	443 00	.....	.....	.....	1,716,904 37
.....	11,125 00	110 75	.....	.....	.....	2,389,544 21
80 00	63,330 18	22 30	.....	.....	.....	4,131,396 60
.....	26,511 51	.....	.....	.....	.....	3,843,338 62
.....	107,337 75	.....	.....	.....	.....	3,064,098 61
.....	80,120 54	.....	.....	.....	.....	2,122,893 74
.....	69,434 76	520 00	.....	.....	.....	2,076,411 65
.....	484 00	.....	.....	.....	.....	1,586,038 46
.....	.....	.....	84,071 68	40,767 16	4,831 80	1,697,046 85
.....	2,471 40	.....	118,187 43	120,643 91	50,878 12	1,578,930 32
.....	16,820 15	.....	148,902 66	121,382 84	92,473 97	1,506,720 23
651,745 01	605,038 74	9,992 78	351,161 77	282,793 91	148,183 89	48,201,300 27

ANNEXE No 3.

13—1 ETAT indiquant les subventions votées aux ch. de fer sous-mentionnés, et les versements opérés sur ces subventions, au 30 juin 1885.

Subventions votées.		Chemins de fer	Nombre de milles terminés.	Paiements.		
En vertu de quelle loi.	Subvention votée.			1883-84.	1884-85.	Total.
	$			$	$	$
46 Vic., chap. 25	156,800	International, Québec	45	144,000	.....	144,000
45 do 14	384,000	Québec et Lac Saint-Jean, Québec	.....	32,000	37,027	69,027
46 do 25	80,000					
48-9 do 59	96,000					
46 do 25	89,600	Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	25	32,000	57,600	89,600
48-9 do 59	70,000					
47 do 8	272,000	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec	.....	.....	49,090	49,090
46 do 25	115,200	Caraquette, N.-B.	10	.....	32,000	32,000
47 do 8	76,800					
47 do 8	32,000	Great Northern, Québec	$7\frac{54}{100}$	.....	25,088	25,088
47 do 8	48,000	Kingston et Pembroke, Ontario	15	.....	48,000	48,000
45 do 14	660,000	Northern et Jonction du Pacifique, Ontario	.....	.....	154,440	154,440
46 do 25	660,000					
				208,000	403,245	611,245

J. BAINE,
Comptable.

ANNEXE No 4

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 10 octobre 1885.

MONSIEUR,—Le 1er octobre 1884, j'avais l'honneur de vous adresser un rapport au sujet des progrès qui avaient été faits alors dans la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique. Une autre année s'est écoulée, et je dois maintenant vous faire connaître les travaux qui ont été exécutés depuis cette époque.

Il me faut d'abord vous donner ici un tableau des distances semblable à celui publié dans mon dernier rapport, sauf quelques changements opérés à la suite d'une revision du tracé.

TABLEAU DES DISTANCES.

LIGNE-MÈRE.

Montréal à Port Moody.

	Milles.	Milles.
Montréal à Callander	344	
Callander à Port-Arthur	651	
Port-Arthur à la Rivière-Rouge (vis-à-vis Winnipeg)	428	
Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,257	
Savona's-Ferry à Port-Moody	213	
		2,893

Embranchements achetés et construits.

Saint-Lin (Jonction de Sainte-Thérèse à Saint-Lin).	15	
Saint-Jérôme (Jonction de Saint-Lin à Saint-Jérôme)	11	
Saint-Eustache	8	
Aylmer (Hull à Aylmer)	7½	
Brockville	45½	
Perth	12	
Algoma	94¾	
Pembina (Emerson à Winnipeg)	64½	
Colville-Landing	2	
Selkirk	22	
Stonewall (Jonction dite Air Line à Stonewall)	18½	
Montagne de Pembina	102½	
Gretna	14	
Emerson et Lynn-Ouest	15	
		432¼
Total des chemins de fer achetés et construits.		3,325¼

MATÉRIEL ROULANT.

Le matériel roulant affecté à la ligne-mère est, comme l'année dernière, composé de—

245 locomotives.
78 voitures de 1re classe.
33 voitures de 2e classe.
48 wagons-poste et à bagage.
25 wagens-réfectoires, wagons-lits et voitures-palais.
10 wagons-lits à l'usage des émigrants.
4,386 wagons-plateformes, pour marchandises.
1,867 wagons fermés et à bestiaux.
126 fourgons de conducteurs, de payeurs, etc.
8 voitures-grues et à houille.
19 chasse-neige.

ETAT ET PROGRES DES TRAVAUX.

LIGNE-MÈRE.

De Montréal à Callander, 344 *milles.*

Jusqu'ici cette ligne a continué d'être exploitée avec succès.

De Callander à Port-Arthur, 651 *milles.*

En revisant le tracé, on a pu améliorer l'alignement général de façon à raccourcir de 6 milles la longueur de cette section, qui couvre maintenant 651 milles, au lieu de 657 que lui donnait le rapport de l'année dernière. La sous-section entre Callander et Biscotasing, distance de 189 milles, est terminée et en exploitation. De Biscotasing à Port-Arthur, 462 milles, les rails sont posés, et les travaux de terrassement et de ballastage avancent rapidement. Les ponts en bois, une fois qu'ils seront complètement entretoisés et terminés constitueront de puissantes constructions.

Plusieurs des ponts de grillage qui traversent les rivières sont de fortes constructions en acier reposant sur des piles et culées en maçonnerie massive.

Le pont de la Rivière-au-Pic est une belle construction en acier, avec abords en bois, que M. Van Horne, le vice-président de la compagnie, a l'intention, m'a-t-il dit, de remplacer l'année prochaine par des chevalets en fer.

A mesure que les ponts de chevalets s'useront, ils seront pour la plupart remplacés par des remblais en terre. Quand ils ont été construits, il était impossible d'avoir, dans le voisinage immédiat, de la terre pour faire les remblais, et, à mon idée c'aurait été gaspiller de l'argent que de pratiquer des remblais solides avant la pose de la voie.

En bien des endroits la voie est formée d'excellent ballast, qu'on trouve en abondance dans toute cette section; aussi, une fois terminée, elle sera très ferme.

On met la dernière main à un très bon service d'eau; les réservoirs ont une capacité de 50,000 gallons. Des gares suffisant aux besoins du trafic sont en cours de construction, ainsi que des remises à locomotives à chacun des cinq postes de division situés à 120 ou 130 milles les uns des autres. De nombreux détachements d'ouvriers sont employés à terminer les différentes constructions, et une vingtaine de trains à faire les remblais et le ballastage, afin que cette section soit prête d'ici à quelques semaines; en sorte que, dès le commencement de novembre, le voyageur partant d'Halifax pourra se rendre directement au Manitoba et au Nord-Ouest, par le chemin de fer Canadien du Pacifique, en passant par le nord du lac Supérieur et sans laisser le territoire britannique. En attendant, la même voie ferrée sera, dans le cours du présent mois, à la disposition des marchands qui voudront expédier leurs denrées.

De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (vis-à-vis Winnipeg), 428 *milles.*

Cette section est terminée et en excellente condition. A Fort-William, le vaste élévateur dont les fondations ont été posées l'année dernière, est terminé, et déjà une

quantité considérable de grains y a passé ; sa capacité est de 1,000,000 de boisseaux. De bonnes remises à locomotive et d'autres bâtiments ont été construits aux deux postes de division, ainsi que des gares et des réfectoires.

De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry, 1,257 *milles.*

L'action de la neige a été étudiée avec soin, l'hiver dernier, par l'ingénieur inspecteur du gouvernement et par les employés de la compagnie. Les données ainsi recueillies ont fait ressortir la nécessité de modifier le tracé de la ligne de manière à éviter, autant que possible, les éboulis de neige qui descendent de la chaîne septentrionale des montagnes. Cette découverte a quelque peu retardé les travaux de construction, car on a jugé à propos d'abandonner le tracé qui avait été fait, sur le flanc de la montagne, et de trouver le moyen de traverser la vallée et d'atteindre les niveaux inférieurs avant d'approcher des éboulis de neige qu'on voulait éviter, sans augmenter le degré de la rampe. M. James Ross, un habile ingénieur, gérant des travaux de construction de la compagnie, s'est vigoureusement mis à l'œuvre pour résoudre le problème ; et par un coup hardi, il a réussi à racheter la distance nécessaire en prenant avantage du contour général du pays pour former, en quelque sorte, une double ceinture ; il est ainsi parvenu à éviter les éboulis de neige les plus formidables sans augmenter le degré des rampes, et quoique ce détour augmente de trois milles la longueur de la section, l'alignement général, en dehors de la ceinture, a été amélioré d'une manière très appréciable. La sous-section qui s'étend de la Rivière-Rouge (vis-à vis Winnipeg) à la Station-Donald, au pied de la pente est des Selkirks, et qui a 1,022 milles de longueur, est en état d'exploitation. Ce dernier endroit est à 2,446 milles de Montréal. On se sert temporairement d'un chemin de 9 milles, en attendant que la voie permanente qui doit le remplacer soit terminée. De la Station-Donald à une dizaine de milles de la seconde traverse de la Colombia, distance de 73 milles, les rails sont posés. Sur un parcours de 36 milles, à partir de ce dernier endroit, le terrassement et les ponts sont assez avancés pour permettre d'assurer que les rails y seront posés avant la fin du présent mois. De là à Savona's-Ferry, distance de 124 milles, les rails sont posés. Savona's-Ferry est à 2,680 milles de Montréal. Bien que les rails soient posés d'un bout à l'autre, sauf sur les 36 milles dont je viens de parler, il reste encore beaucoup à faire avant que ce chemin soit complètement terminé. La ligne permanente, le long des 9 milles de chemin temporaire, près de Mount-Stephen, n'est pas encre commencée, et entre Donald et Savona's-Ferry, il reste encore beaucoup à terminer. Le tunnel de la coulée Ille-cille-wait n'est pas encore tout à fait achevé, et il reste à construire un certain nombre de ponts de grillage en bois sur des rivières qui sont aujourd'hui traversées par des ponts de chevalets temporaires. Il y a encore à construire les gares, à établir le service de l'eau, à dresser les tranchées et les remblais, sans compter une quantité considérable de ballastage. Nonobstant, le chemin sera en bon ordre avant longtemps, mais je ne pense pas que la compagnie ait l'intention de l'exploiter cette année, à travers les montagnes ; de fait, je ne pense pas qu'il serait prudent de l'essayer avant que le chemin soit complètement terminé, ce qui n'est guère possible avant le printemps prochain. Sur les premiers 900 milles, à l'onest de la Rivière-Rouge, les remises à locomotives et les autres bâtiments nécessaires ont été construits, le service de l'eau établi, et on se propose à en faire autant sur la sous-section suivante, en allant vers l'ouest. La partie de cette section actuellement exploitée, 1,022 milles, est en bon état.

De Savona's-Ferry à Port-Moody, 213 *milles.*

On peut dire que cette section est à peu près terminée, car elle va être très prochainement acceptée par le gouvernement : elle est en excellente condition. Elle a été construite par MM. D. O. Mills et A. Onderdonk, d'après un contrat passé avec le gouvernement. Aux termes de la convention faite avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, cette section va être transférée à la compagnie aussitôt que le gouvernement l'aura acceptée des entrepreneurs. Les gares et le service de

l'eau sont terminés, et un dépôt de machines, en cours de construction à North-Bend, le sera bientôt. On n'a pas touché au quai de Port-Moody depuis la date de mon dernier rapport, 1er octobre 1884.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La condition du chemin peut être résumée comme suit :

Ligne-mère.

	Milles.
Rails posés	2,857
Terrassement à peu près terminé	36
Longueur totale de la ligne-mère	2,893

Il n'y a donc présentement, sur toute la voie, qu'une lacune de 36 milles. Or, je ne pense pas me tromper en disant que vers la fin du mois courant, octobre 1885, le chemin de Montréal à Port-Moody sera complètement terminé.

Le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique stipulait que le chemin devait être terminé pour le 30 juin 1891. Nous sommes au commencement d'octobre 1885, et à la fin de ce même mois il y aura une communication ininterrompue sur toute la ligne. Le chemin se trouve donc virtuellement terminé cinq ans et huit mois plus tôt que l'époque fixée par le contrat. L'accomplissement de ce fait étonnant est dû sans aucun doute, dans une grande mesure, à l'habileté et la détermination avec lesquelles le vice-président, M. Van Horne, secondé par son personnel, a donné effet à la politique d'expédition adoptée par la compagnie. Pour en arriver à un résultat aussi magnifique, il a fallu lutter contre bien des difficultés, financières et autres ; mais la persévérance de la compagnie et l'aide judicieuse que le gouvernement lui a donnée dans un moment d'embarras ont vaincu tous les obstacles, et comme je viens de le dire, la grande entreprise de relier par une voie ferrée les deux océans Attlantique et Pacifique est maintenant passée dans le domaine des faits accomplis.

Embranchement.

La condition des embranchements n'a pas changée depuis mon dernier rapport. Leur longueur est restée la même, 432¼ milles.

Avant de terminer, je dois dire que le matériel roulant est, sous tous les rapports, de première classe. Les voitures à voyageurs, avec les wagons-refectoires et wagons-lits, sont particulièrement admirables, et je puis assurer que le reste n'en cède pas au matériel des autres chemins de fer du continent américain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

M. A. P. Bradley, secrétaire,
Ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 5.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL.
OTTAWA, 11 novembre 1885.

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial	861
Chemin de fer de Prolongement-Est	80
Embranchement de Windsor	32
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	212
	1,185

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser les rapports et comptes qui se rattachent à l'exploitation des chemins de fer confiés à ma gestion, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. Ces chemins de fer couvrent aujourd'hui une longueur totale de 1,185 milles, soit 27 milles de plus que le chiffre de l'exercice précédent. Voici comment:

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial, embranchement de Saint-Charles.	14
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, embranchement du Cap-Traverse	13
	27

Le tableau suivant donne le résultat des opérations de l'année :

Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	—	Montant.	Profits.	Pertes.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	861	Recettes	2,368,153 65		
		Dépenses	2,441,477 91	.....	73,324 26
Prolongement-Est	80	Recettes	73,050 01		
		Dépenses	78,273 65	.....	5,223 64
Embranchement de Windsor	32	⅓ des recettes	24,451 35		
		Dépenses	18,751 96	5,699 39	
Ile du Prince-Edouard	212	Recettes	158,588 06		
		Dépenses	211,207 01	.....	52,618 95
				5,699 39	131,166 85
					5,699 39
Total	.....	.....	.....	.....	125,467 46

Chemin de fer Intercolonial.

Bien que l'exploitation des chemins de fer de l'Etat accuse, pour cette année, un déficit de $41,402.82 en plus de celui de l'exercice précédent, ce résultat n'est pas tout à fait défavorable si l'on tient compte des dépenses énormes qu'il a fallu faire pour des augmentations et des améliorations qui, dans le cas de la plupart des chemins de fer, sont portés au compte du capital, mais qui grossissent les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial. Ces frais couvrent de nouvelles voies d'évitement, des hangars à fret et des gares, des sémaphores, des clôtures-paraneige et autres, l'exhaussement de plusieurs ponts et leurs abords, de nouveaux services d'eau, etc. Le déblaiement de la neige a coûté exceptionnellement cher, $19,000, ou 33 pour 100 de plus que l'année dernière, et l'achèvement des bureaux de Moncton a également ajouté aux frais de l'exploitation.

Les recettes brutes accusent une légère augmentation sur celle de l'exercice précédent, comme en font foi les chiffres suivants :

1884-85	$2,368,153 65
1883-84	2,353,647 26
Montant d'augmentation	$ 14,506 39

Elle peut être attribué à l'augmentation du tonnage du fret de plein parcours.

Le tonnage de la houille expédiée des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'ouest et dans la partie ouest du Nouveau-Brunswick augmente constamment, et les gérants des mines réclament un plus grand nombre de wagons. Je ne pense pas que le matériel de transport ait fait défaut jusqu'ici, mais je n'ai aucun doute que si l'exportation de la houille continue d'augmenter, il faudra bientôt mettre de nouveaux wagons sur la voie.

Le tableau suivant fait voir les recettes, ainsi que la quantité de fret et le nombre des voyageurs transportés chaque année par l'Intercolonial, depuis que ce chemin est ouvert au trafic, le 1er juillet 1876 :

Année.	Milles en exploitation.	Recettes.	Tonnes de fret.	Nombre de voyageurs.
		$ cts.		
1876-77	714	1,154,445 35	421,327	613,428
1877-78	714	1,378,946 78	522,710	618,957
1878-79	714	1,292,099 69	510,861	640,101
1879-80	825	1,506,298 48	561,924	581,483
1880-81	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881-82	840	2,079,262 66	838,956	779,994
1882-83	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883-84	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884-85	861	2,368,153 65	970,069	914,785

On voit par ce tableau que les recettes provenant de toutes sources et le volume du trafic ont plus que doublé en neuf ans, tandis que le public voyageur a augmenté d'un tiers.

Voici un relevé qui fait voir le matériel acheté au compte du capital jusqu'au 30 juin 1884 et ce qu'on y a ajouté durant le dernier exercice.

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. 1re classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons des conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille, capac. en ton'x.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	*Flangers.**
	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	Tons.	No.	No.	No.
Total, 30 juin 1884	163	68	75	47	51	1,529	1,441	19,200	30	10	20
Ajouté en 1884-85	.....	2	.....	.....	.....	.....	1	9,000	.....	.....	.....
Totaux, 30 juin 1885	163	70	75	47	51	1,529	1,442	28,200	30	10	20

Le matériel suivant a été reconstruit durant l'année et porté aux frais d'entretien:

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. 1e classe.	2e classe.	Wagons-poste, etc.	Fourgons des conducteurs	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille, capac. en ton'x.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	*Flangers.**
	No.	No.	No.	No	No.	No.	No	No.	No.	No.	No,
Pendant l'exercice 1884-85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	320	.....	.....	.....

* Le *flanger* est un appareil d'invention américaine qui se pose en avant des roues des locomotives ou des wagons, dans le but de nettoyer le dessus et l'intérieur des rails de la neige ou de la glace qui peuvent y adhérer. Cet appareil est posé à demeure sur un wagon qui prend alors le nom de *flanger*. La chose n'existant pas en Europe, il n'y a pas de mot correspondant en français.—*Note du traducteur.*

Le chemin et le matériel roulant ont été entretenus avec soin, et ils sont en bonne condition. La substitution des rails d'acier de 67 livres s'est faite à mesure que les rails d'acier de 56 livres s'usaient et étaient enlevés ; aussi, le chemin est devenu beaucoup plus ferme et supporte mieux le gros traffic qu'il dessert.

Le volume du trafic maritime au port d'Halifax a accusé une augmentation très appréciable durant l'exercice, et il y a lieu d'espérer que l'expédition donnée à cette classe d'affaires va le développer davantage. Plusieurs chargements de grains ont été expédiés d'Halifax avec succès, et le volume des exportations du bétail s'est bien maintenu.

Les malles d'Europe, débarquées à Halifax en hiver et à Rimouski en été, ont été expédiées avec promptitude par l'Intercolonial.

Le chemin de fer de ceinture de Saint-Charles et l'embranchement de Dalhousie ont été exploités cette année, au grand avantage du public voyageur.

Compte du capital.

La dépense faite sous ce chef, au cours du dernier exercice, a été de $1,050,278.30, et s'est répartie comme suit :—

Construction d'embranchements	$573,226 94
Améliorations aux ports d'hiver de Saint-Jean et d'Halifax	133,312 69

Paiement à compte des sentences arbitrales rendues par la commission du chemin de fer Intercolonial et les arbitres officiels au sujet d'anciennes réclamations auxquelles la construction du chemin a donné lieu, et pour frais de justice s'y rattachant.	56,524 70
Nouveau matériel roulant pour faire face aux besoins du trafic.....	287,213 97
	$1,050,278 30

Des six embranchements en cours de construction, deux seulement—celui de Dalhousie et le chemin de fer de ceinture de Saint-Charles—ont été terminés et ouverts au trafic ; des quatre autres, trois sont dans un état avancé : les embranchements de Dartmouth, de la Rivière-du-Loup (ville), et de Indian-Town. Sur l'embranchement de Paspébiac, les travaux ont été bornés aux arpentages et au tracé.

Les améliorations faites à Saint-Jean et à Halifax ont été d'un grand avantage pour le commerce de ces ports; en prolongeant un peu le quai et le hangar, elles suffiront pour le trafic du moment.

En général, le matériel roulant est employé au grand complet, et, comme je l'ai déjà dit, les gérants des mines nous ont représenté la nécessité de mettre sur le chemin au moins 500 nouveaux wagons à houille. Je suis d'opinion que le matériel actuel serait suffisant s'il pouvait être restreint au chemin de fer Intercolonial. Mais une fois rendu sur les chemins étrangers, il est hors du contrôle de l'administration, et il est très difficile de le faire revenir promptement.

PROLONGEMENT-EST.

L'exploitation de ce chemin s'est faite en dehors de celle de l'Intercolonial, en attendant une loi qui permette d'exploiter l'embranchement comme partie du chemin principal. Aussi, les frais d'exploitation sont-ils plus élevés qu'ils l'auraient été si le chemin de prolongement avait fait partie du réseau ; car, bien qu'il soit sous la direction des principaux officiers du chemin de fer Intercolonial, il emploie à New-Glasgow un personnel spécial.

Les frais d'exploitation de ce chemin de fer, durant l'exercice qui nous occupe, ont dépassé de $5,223.64 les recettes ; mais on voit que lorsqu'il fera partie du réseau intercolonial, et que les comptes des deux chemins seront en commun, de manière à ne plus exiger de personnels à part, l'ère des déficits cessera. Quoi qu'il en soit, et nonobstant le déficit que je viens d'accuser, je suis certain que ce chemin contribue beaucoup à alimenter l'Intercolonial et lui est d'un grand service.

Pour le service de l'eau le système Haggas est en usage sur ce chemin de fer, mais il serait avantageux pour le trafic de le remplacer par le système élevé.

Le quai de Port-Hastings, sur le côté du Cap-Breton du détroit de Canso, sur lequel le steamer du chemin de fer débarque les marchandises en hiver, est en très mauvais ordre, et bien qu'il n'appartienne pas au chemin de fer, il sera nécessaire d'y faire quelques dépenses pour le réparer.

Le chemin et son matériel roulant sont en excellent état.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin de fer a continué d'être entretenu par le gouvernement et exploité par la compagnie de chemin de fer Windsor et Annapolis en même temps que son propre chemin, aux mêmes conditions que par les années passées, la compagnie payant au gouvernement, pour son entretien, un tiers des recettes brutes. Pendant l'exercice qui nous occupe, le tiers des recettes a dépassé de $1,432·42 celles de l'exercice précédent, et a amplement suffi à couvrir les frais d'entretien. Il ne faut pas

oublier, cependant, que ce chemin ne contribue en rien à la rémunération des services des principaux officiers de l'Intercolonial sous la direction desquels se fait l'entretien, et dont les appointements, etc., sont payés par la ligne-mère.

Le chemin a été bien entretenu et il est en bon état. Il n'y a pas eu un seul déraillement durant toute l'année.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Le 22 janvier 1885, l'embranchement de Cap-Traverse a été ouverte au trafic, ajoutant ainsi 13 milles au chemin en exploitation et donnant à celui-ci une longueur totale de 212½ milles, égale à une longueur de 210 milles pour l'année. Le trafic, quoique quelque peu amélioré, est encore très faible. Ce n'est qu'à l'automne, quelques semaines avant la clôture de la navigation, que le matériel roulant est mis à contribution ; dans les autres saisons, une grande partie de ce matériel chôme.

Le résultat net des opérations de l'exercice est plus satisfaisant qu'auparavant, les frais d'exploitation étant de	$211,207 01
Recettes	158,588 06
Déficit	$52,618 95
Déficit de l'exercice précédent	91,924 01
Différence en faveur du dernier exercice	$39,305 06
Qui a été amenée par une réduction des frais d'exploitation à	$25,221 12
Et une augmentation des recettes de	14,083 94
	$39,305 06

Le chemin est en excellent état, et le matériel roulant a été bien entretenu. Lorsque le reste des premiers wagons à fret, 43 wagons fermés et 12 wagons plateformes, seront reconstruits, toutes les voitures seront en ordre parfait et plus grandes, car dans la reconstruction on a donné à chaque wagon une capacité de 10 tonnes au lieu de 8 qu'ils avaient auparavant.

Le matériel roulant acquis au compte du capital se compose comme suit :—

Locomotives	21
Voitures de 1ère classe	17
" de 2me " et à bagages	15
Wagons-poste et fumoirs	3
Wagons fermés et à bestiaux	175
Wagons-plateformes	125
Fourgons des conducteurs	3
Fourgon des payeurs	1
Chasse-neige	8
Flangers	7

De ce matériel il a été reconstruit, durant l'exercice :—

Wagons fermés	43
Wagons-plateformes	11
Chasse-neige	1

L'embranchement du Cap-Traverse a fait, l'hiver dernier, le service de la poste, conjointement avec les bateaux brise-glace qui circulent entre le Cap-Traverse, en l'Ile, et le Cap-Tormentine, sur la terre ferme. On dit que l'expédition ainsi donnée au service postal a été très importante pour le commerce, mais on ne connaîtra nulle-

ment les avantages de l'embranchement que quand le chemin de fer Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard, partant de Sackville, sur l'Intercolonial, sera terminé. J'apprends qu'il le sera probablement avant la clôture de la navigation.

Compte du capital.

Au 30 juin dernier, le coût du chemin et de son matériel roulant s'élevait à $3,731,312.56, soit $17,559.12 par mille.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les officiers des chemins de fer de l'Etat ont consacré tous leurs efforts à en développer l'exploitation et à maintenir les dépenses dans des limites raisonnables. Quoique les résultats ne soient pas aussi favorables qu'on aurait pu le désirer, je crois que. quant au déficit, l'Etat se refait avec les améliorations, etc., que lui ont données les frais d'exportation. Tous ses chemins de fer sont certainement dans un état excellent, et rien ne sera épargné pour les y conserver.

On pourra avoir des renseignements complets par les rapports du surintendant en chef, du surintendant, de l'ingénieur en chef et du surintendant mécanicien, ainsi que par les comptes publiés plus loin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant général.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 4 novembre 1884.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,
Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur le service du chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice expiré le 30 juin 1885.

J'y annexe les rapports du mécanicien et de l'ingénieur en chef, ainsi que les relevés suivants préparés par le comptable :

N° 1. Compte du capital.
" 2. Compte du revenu.
" 3. Frais de traction (relevé n° 1).
" 4. Dépenses pour voitures et wagons (relevé n° 2).
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art (relevé n° 3).
" 6. Dépenses des stations (" " 4).
" 7. Frais généraux (" " 5).
" 8. Compte des approvisionnements.
" 9. Bilan général.
" 10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 861 milles. Le 21 juillet 1884, l'embranchement de Saint-Charles, 14 milles de longueur, fut ouvert au trafic, ce qui donne 14 milles d'exploitation de plus que l'année dernière.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement s'élevait, au 30 juin 1884, d'après le rapport de l'année dernière, à	$42,582,231 71	
A déduire les remises sur dépenses des années dernières.	4,915 22	
		$42,577,316 49

Les dépenses de l'exercice se décomposent comme suit :—

Pour le prolongement d'Halifax	$ 16,580 01	
" nouvelles améliorations à Saint-Jean . .	116,732 68	
" l'achèvement de l'Intercolonial . . .	56,117 34	
" matériel roulant	287,213 97	
" l'embranchement de Saint-Charles . . .	257,125 71	
" " de Dartmouth . . .	164,456 75	
" " de Dalhousie . . .	52,723 78	
" " de la Rivière-du-Loup (ville).	46,256 01	
" " d'Indian-Town . . .	48,497 48	
" " de Paspébiac . . .	4,167 21	
" " travaux divers . . .	407 36	
		1,050,278 30
Ce qui porte le coût total, au 30 juin 1885, à . . .		$43,627,594 79

La déduction faite du coût du chemin de fer dans les comptes de cette année, le 30 juin 1884, l'a été par l'ordre de l'auditeur général. Le montant déduit consiste en chèques émis pour terrains et travaux, et ces chèques ont été annulés parce que les personnes en faveur desquelles ils avaient été faits ont négligé ou refusé d'accepter les sommes qui leur étaient offertes.

Les dépenses faites à Halifax ont été consacrées à des améliorations.

Celles de Saint-Jean ont été affectées à une nouvelle gare de voyageurs qui est presque terminée, et à établir un raccordement avec le chemin de la compagnie de pont et de chemin de fer de Saint-Jean.

La somme affectée à l'achèvement de l'Intercolonial comprend des paiements à compte de réclamations se rattachant à la construction de la ligne, ainsi que les frais de procès et de règlement.

Les déboursés accusés au compte du matériel roulant ont été faits pour l'acquisition de grands wagons destinés à transporter la houille à l'ouest. Cette acquisition a été faite à la demande des compagnies houillères.

Sur l'embranchement de Saint-Charles les travaux ont été poussés assez vigoureusement pour permettre de livrer le chemin au trafic le 21 juillet. Aujourd'hui il est en pleine exploitation.

A Lévis on a établi, dans un endroit central et tout près du bateau-passeur de Québec, une gare spacieuse et commode.

Toutes ces améliorations ont rendu plus facile et plus agréable qu'autrefois le voyage sur l'Intercolonial.

A Harlaka, sur la nouvelle ligne, à 5 milles de Lévis, le chemin de fer Québec-Central a opéré un raccordement, et les convois de cette compagnie circulent maintenant de Lévis à Harlaka, sur l'Intercolonial, en vertu d'une convention temporaire.

Les sommes réclamées pour dommages aux terres, en rapport avec l'embranchement de Saint-Charles, sont très considérables. On n'a pas encore réglé avec grand nombre de personnes dont les réclamations font en ce moment l'objet d'une enquête.

L'embranchement de Dartmouth n'est pas encore terminé, mais on espère qu'il sera ouvert au trafic cet automne.

L'embranchement de Dalhousie est terminé, et on a réglé avec les entrepreneurs.

On a terminé la plus grande partie du terrassement et de la pose des rails sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup.

La construction de l'embranchement de Indian-Town est commencée, et l'entrepreneur a fait quelques progrès dans l'exécution des travaux.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice ont été de $2,368,153.65, une légère augmentation sur l'exercice précédent :

Recettes de 1884-85	$2,368,153 65
do do 1883-84	2,353,647 26
Augmentation	$ 14,506 39

Cette augmentation a été produite entièrement par le transport du fret, surtout du fret de plein parcours, dont la quantité a augmenté de 58,000 tonneaux.

Le tonnage brut transporté a été un peu plus faible qu'à l'exercice précédent.

Suit un relevé comparatif de quelques-uns des principaux articles voiturés durant les deux derniers excercices :—

	1883-84	1884-85	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine	815,641	907,102	91,461	
Boisseaux de céréales	654,635	729,707	75,072	
Bois de service, pieds	131,120,948	137,387,675	6,266,727	
Bestiaux	62,090	65,513	3,423	
Autres articles, tonn.	729,923	678,035		51,888

L'état suivant fait voir les quantités des différents articles qui précèdent voiturés dans le cours des dix derniers exercices :—

—	1879-80.	1880-81.	1881-82.	1882-83.	1883-84.	1884-85.
Barils de farine	525,248	672,310	692,095	983,916	815,641	907,102
Boisseaux de céréales	324,021	565,678	560,253	1,195,601	654,635	729,707
Bois de service, pds	55,462,654	72,841,388	78,356,418	104,633,417	131,120,948	137,387,675
Têtes de bétail	70,990	61,574	73,479	68,338	62,090	65,513
Autres articles, ton'x	422,256	544,354	647,561	704,608	729,923	678,035

On observera qu'il y a une augmentation considérable dans le transport de la farine, des céréales, du bois et des bestiaux.

Il y a eu aussi une notable augmentation dans la quantité de houille transportée dans les provinces d'en haut. Cette augmentation est constante depuis quelques années.

La quantité de marchandises déchargées des transatlantiques à Halifax pour être transportées par le chemin de fer a été beaucoup plus considérable que tous les hivers précédents. Elle a dépassé de 8,000 tonneaux la quantité de 1883-84.

Comme d'habitude, les malles et les voyageurs en partance pour l'Europe, ou en arrivant, ont été embarqués et débarqués à Rimouski en été, et à Halifax en hiver.

L'ouverture de l'embranchement de Dalhousie au trafic a permis au steamer *Admiral*, qui fait le service sur la baie des Chaleurs pendant la saison de navigation, de faire raccordement avec l'Intercolonial à Dalhousie, au lieu de Campbellton, comme auparavant.

Le nombre des voyageurs a été beaucoup moindre que l'année dernière, comme en font foi les chiffres suivants :

1883–84	920,870
1884–85	914,785
	6,085

DÉPENSES.

Les frais d'exploitation ont été de $2,441.91.

Voici comment ils se comparent avec ceux de l'exercice précédent, par mille parcouru par les locomotives et les convois, ainsi que par mille de chemin de fer :—

	Cents.
Par mille parcouru par les locomotives :—	
1883-84	53·19
1884-85	50·47
Diminution	2·72
Par mille parcouru par les convois :—	
1883-84	64·17
1884-85	61·15
Diminution	3·02

Par mille de chemin de fer :—

1884-85	$2,835 65
1883-84	2,791 16
Augmentation	$ 44 47

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie et aux batiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été bien entretenus.

Sur la ligne principale on a continué de substituer des rails d'acier qui rendent la voie plus ferme et plus solide; sur un espace de 57½ milles on a remplacé les rails de 56 livres à la verge par d'autres de 67 livres.

197,491 traverses neuves ont été posées sur la voie principale, qui a été ballastée sur une distance de 67 milles.

Trente sept nouvelles voies d'évitement ont été construites en différents endroits.

On a réparé les clôtures qui avaient besoin de l'être, et on en a construit de nouvelles sur 130 milles, dont 20 milles sur une partie de la ligne qui n'avait jamais été enclose auparavant.

On a aussi confectionné de nouvelles clôtures-paraneige sur un espace de 2 milles, et 3,000 pieds linéaires de hangars-paraneige ont été reconstruits.

Plusieurs gares et hangars à fret ont été construits, et sur toute la ligne les bâtiments ont reçu des réparations nécessaires.

Huit nouveaux sémaphores ont été établis.

Une nouvelle balance-bascule pour peser les wagons chargés de houille a été installée à Stellarton.

Des plaques-tournantes améliorées de fer forgé, ont été placées dans les remises à locomotives de Campbellton et de la Rivière-du-Loup.

Les différents quais ont été réparés ; la réfaction de ceux de Richmond et de Pictou-Landing a été considérable et coûteuse.

Deux ponts sur lesquels le chemin de fer traverse au-dessus des rues, dans la ville de New-Glasgow, ont été exhaussés de plusieurs pieds afin de donner plus d'espace sur les rues. Cette amélioration a nécessité l'exhaussement de la voie et du remblai sur une distance considérable dans chaque direction, afin de maintenir une rampe convenable.

Le pont de fer qui traverse la rivière La Planche a été exhaussé de 4 pieds, afin d'éviter le risque d'être avarié par la glace ; en conséquence il a fallu exhausser aussi la voie et le remblai sur une certaine distance dans chaque direction.

Deux viaducs en fer par-dessus les rails ont été construits pour remplacer les passages en bois.

Le prix de toutes ces améliorations et d'autres que je n'ai pas mentionnées, fait partie des frais d'exploitation.

Le nouvel édifice destiné aux bureaux généraux du chemin de fer a été terminé, et il est occupé. On y a dépensé $29,000 durant l'année, et cette somme, de même que le prix total de l'édifice, a été portée au comte des frais d'exportation.

On a continué à améliorer le service de l'eau en construisant des châteaux d'eau d'une plus grande capacité que les anciens : on en a construit trois d'une capacité de 50,000 gallons chaque. Ces stations alimentaires, ainsi que les réservoirs, tuyaux et pompes à vapeur qui s'y rattachent, ont coûté $6,300, somme qui a été portée au compte des frais d'exploitation.

Le matériel roulant a reçu les réparations nécessaires, et il est en bon ordre.

Trois cent vingt-deux wagons, devenus trop vieux, ont été remplacés par des neufs, au compte des frais d'exploitation.

On a eu beaucoup plus de misère que d'habitude, l'hiver dernier, à tenir la voie libre de neige, et la dépense, qui fait partie des frais d'exploitation a été, en conséquence, très considérable. La dépense directement affectée à cette fin a été d'au delà de $76,000, dont $19,000 de plus que les années précédentes.

Les dépenses totales du dernier exercice dépassent de $73,324.26 les recettes brutes, comme suit :—

Dépenses	$2,441,477 91
Recettes brutes	2,368,153 65
	$73, 324 26

Ce résultat provient des frais extraordinairement considérables qu'ont entraînés les améliorations dont j'ai déjà énumérées plusieurs, et dont les principales peuvent être résumées comme suit :—

Nouvelles voies d'évitement	$19,000
Nouveaux bâtiments de gares et sémaphores	4,000
Clôturage sur de nouvelles parties de la ligne	10,500
Amélioration du service d'eau	4,200
Nouveaux viaducs en fer par-dessus les rails	3,700
Exhaussement de ponts	4,500
Achèvement de l'édifice des bureaux	29,009

Cette dépense ne comprend pas les frais d'entretien et de réfaction des ouvrages existants, et elle a été affectée aux améliorations.

D'ordinaire les compagnies de chemins de fer portent les déboursés de cette nature au compte du capital ; mais dans le cas actuel ils sont portés au compte des frais d'exploitation et contre les recettes de l'année.

Approvisionnements.

La valeur des approvisionnements achetés était de.. $	766,090 31
Des approvisionnements distribués	1,122,839 31
Vieux matériel vendu	69,483 56

La valeur des approvisionnements en magasin, à la fin de l'exercice, était :—

Approvisionnements ordinaires, y compris le combustible	$ 413,994 87
Rails de fer et d'acier	125,400 05
Matériel de seconde main	58,054 35
Vieux matériel à vendre	125,935 00
Total	$ 723,784 27

Le vieux matériel à vendre se compose de débris de toutes sortes de métaux qui seront vendus dès que le marché sera plus favorable.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 3 novembre 1885.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le service de ce département pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements en exploitation est de 861 milles.

Dans le cours de l'exercice, les vieux rails pesant 56 livres à la verge linéaire ont été, sur la ligne-mère, enlevés et remplacés par des rails de 67 livres du même métal.

VOIES DE GARAGE.

Trente-sept nouvelles voies de garage ont été construites en différents endroits, ce qui donne quatre milles de plus.

TRAVERSES.

Au cours de l'exercice, 197,491 traverses ont été remplacées sur la ligne-mère.

BALLASTAGE.

Environ 67 milles de la ligne-mère ont été ballastés à nouveau.

SIGNAUX SÉMAPHORES.

Huit sémaphores ont été établis durant l'année.

ABRIS ET CLÔTURES-PARANEIGE.

On a refait 3,000 pieds d'abris contre la neige sur les divisions du nord Nos. 1, 2 et 3, et on en a réparé un grand nombre d'autres.

On a aussi construit des clôtures-paraneige sur une distonce de 2 milles dans ces divisions.

Indépendamment des réparations ordinaires faites aux clôtures, il a été construit 130 milles de clôtures en fil de fer barbelé et système-Everett.

Environ 20 milles de clôture ont été construits dans les endroits où la ligne n'a jamais été enclose.

PLAQUES TOURNANTES.

A la RIVIÈRE-DU-LOUP et à CAMPBELLTON,—les plaques en fonte de 46 pieds de diamètre ont été remplacées par d'autres de 50 pieds de diamètre, avec des poutres armées en fer forgé.

QUAIS ET VOIES À CHARBON.

A RICHMOND,—le quai à charbon a été rasé et reconstruit à partir de la ligne de l'eau basse, ce qui a coûté environ $4,000. Les coffrages ont été totalement renouvelés en cèdre, et on peut s'attendre qu'ils dureront trente ans. Le quai en eau profonde et le plan incliné pour le charbon, ont subi des réparations qui ont coûté $1,413. Deux nouveaux plans inclinés ont été construits pour la voie à charbon.

A la TÊTE DE LIGNE EN EAU PROFONDE, HALIFAX,—un plan incliné pour le charbon, propre à l'approvisionnement des plus grands vapeurs de mer, a été adapté à la voie élevée, du côté nord du quai. Un plan incliné mobile semblable à ceux qui sont en usage sur le chemin de fer Northern Pacific, à Seattle, Puget Sound, a été adopté pour le côté nord du quai à charbon.

A STEWIACKE,—un grand nombre des pilots du quai ont été renouvelés.

Le quai a aussi été rasé d'environ 4 pieds, la tête des pilots a été recouverte et le quai a été planchéié de madriers de 3 pouces. Les fondations des deux grues du quai ont été renouvelées.

Le quai de PICTOU-LANDING a subi des réparations considérables qui ont coûté $5,142.

A la POINTE-DU-CHÊNE, à DALHOUSIE et à RIMOUSKI,— les réparations nécessaires ont été faites au quai.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

commerce local un grand hangar à charbon divisé en compartiments pour les diffé-

A la TÊTE DE LIGNE EN EAU PROFONDE, HALIFAX,—il a été construit pour le rentes compagnies qui font le commerce de la houille. Une partie du quai près du grand dépôt de marchandises a été planchéié à double, et le plancher du dépôt des marchandises a été planchéié de nouveau. Le toit de la partie sud du dépôt des marchandises a été recouvert avec ce qui est connu sous le nom de *Brokenshire*. Cette couverture ayant été trouvée très mauvaise, elle a été enlevée et remplacée par du goudron et du gravier. Les deux quais occupés par le département de la marine et des pêcheries ont été complètement réparés à grands frais.

A la STATION de NORTH STREET,—la couverture en tôle galvanisée de la gare a été réparée et repeinturée à l'intérieur et à l'extérieur, ce qui a coûté $3,090. Le peinturage était absolument nécessaire pour empêcher la tôle d'être en peu de temps rongée par la rouille. Un hangar de 100 pieds sur 20, pour l'emmagasinage du charbon dur, a été presque terminé.

A RICHMOND,—un hangar à foin, de 150 pieds sur 35, a été construit, de même qu'une plateforme de chargement pour les trains du chemin de fer Windsor et Annapolis. Une nouvelle barrière et une nouvelle clôture ont été construites autour du réservoir de Richmond. La couverture en bardeaux du dépôt des marchandises sur le quai en eau profonde a été renouvelée. L'atelier des réparations aux wagons a été planchéié à neuf. Le vieux bâtiment aux outils près de la remise aux locomotives a été démoli, et il en a été construit un autre à l'extrémité de la forge. Les toits et les murs des ateliers des machines ont été complètement réparés.

A BEDFORD,—les toits de la gare et de la maison de l'agent ont été réparés.

A WELLINGTON, SHUBENACADIE et STEWIACKE,—les gares ont subi les réparations nécessaires.

A TRURO,—les plateformes, de chaque côté de la gare et du restaurant, ont été renouvelées en madriers de pin. Les murs extérieurs de la gare et du restaurant ont été réparés et ont reçu deux couches de peinture. Les toits ont aussi été réparés

et peinturés. Il a été construit un bâtiment pour l'huile et les objets de messagerie à l'extrêmité ouest de la gare. De grandes bâtisses ont été construites pour les employés et le public. Une nouvelle plateforme de chargement de 150 pieds de longueur a été construite et l'ancienne a été réparée. Deux nouveaux ventilateurs ont été posés à la remise des locomotives, et les réparations nécessaires ont été faites aux fossés et aux planchers.

A RIVERSDALE,—de nouvelles longrines ont été posées en sous-œuvre sous la gare, et la maison de l'agent a été quelque peu éloignée de la voie.

A WEST-RIVER,—une nouvelle plateforme de chargement pour 8 wagons a été construite.

Le terrain a aussi été nivelé et amélioré.

A BATTERY-HILL,—il a été érigé un nouveau dépôt à marchandises.

A GLENGARRY,—une plateforme de chargement pour 6 wagons a été construite.

A STELLARTON,—les réparations nécessaires ont été faites à la gare et à la remise aux locomotives; une nouvelle balance de chemin de fer, d'une portée de 60,000 livres, a été établie pour le pesage de la houille.

A NEW-GLASGOW,—la station en pierre a été complètement examinée et réparée, et le jointoyage a été refait au ciment de Portland. La plateforme du devant a été refaite, et celles des bouts ont été réparées.

A DEBERT,—de nouveaux parcs à animaux ont été établis.

A LONDONDERRY,—la chambre à l'huile a été convertie en salle à bagage. Une couple de fosses-bestiaux ont été construites, et les sémaphores nécessaires ont été posés, à l'extrémité sud des terrains de la station, pour le passage à niveau d'un chemin public.

A OXFORD,—la gare a été exhaussée de deux pieds et réparée.

A SPRINGHILL,—la remise aux locomotives a été réparée et agrandie de façon à donner accès aux plus grandes locomotives. Les rampes en bois sur les voies à charbon allant du hangar de la compagnie au plan incliné, ont été enlevées et remplacées par des rampes de fer. Cette construction a aussi subi des réparations considérables.

A MACCAN,—le toit de la gare a été couvert en bardeaux.

A AMHERST,—un entrepôt a été établi dans le hangar aux marchandises. Les abords de la station ont été nivelés et couverts de gravier.

A AU-LAC,—il a été ajouté une cuisine au logement de l'agent.

A SACKVILLE,—aux abords de la station le chemin a été détourné, nivelé, couvert de gravier et longé de rigoles.

A MEMRAMCOOK,—il a été ajouté une cuisine au logement de l'agent, et des réparations considérables ont été faites à la gare.

A LA STATION DE SHEDIAC,—le toit de la gare a été couvert en bardeaux et les murs et les plafonds des salles d'attente ont été réparés.

A LA POINTE-DU-CHÊNE,—le dépôt des marchandises et la plateforme ont été abaissés de deux pieds pour faciliter le chargement et le déchargement des bateaux de l'intérieur.

A MONCTON,—les bureaux du directeur des trains ont été transportés aux chambres ci-devant occupées par l'agent général pour les voyageurs. Les bureaux ci-devant occupés par le directeur des trains ont été arrangés et installés pour la compagnie de télégraphe Western Union. Les réparations nécessaires ont été faites à la salle à manger. Une allonge de 300 pieds sur 25 a été faite à l'atelier de la réparation des wagons, et le plancher de l'atelier a été renouvelé. Les réparations nécessaires ont été faites à la remise des locomotives et aux ateliers des machines. Onze cheminées en terre cuite ont été posées à la remise des locomotives.

A SALISBURY, PETITCODIAC et ANAGANCE,—des réparations ont été faites aux plateformes.

A PENOBSQUIS,—la voie d'évitement en arrière de la gare a été enlevée, le terrain a été nivelé et couvert de gravier, et on a construit une nouvelle plateforme de chargement.

A PLUMWESEEP,—il a été établi une nouvelle station de signal.

A SUSSEX,—la salle qui servait de bureau de poste a été transformée en chambre au bagage et à l'huile. Il a été fait des réparations considérables à la plateforme de chargement et à celles de la gare.

A HAMPTON,—il a été construit une salle à bagage.

A la STATION de QUISPAMSIS,—la plateforme a été prolongée de 50 pieds à chaque extrémité de la gare.

A la STATION de SAINT-JEAN,—le dépot des marchandises, situé à la tête de ligne en eau profonde, a été réparé. Les plaques tournantes en fer, sur le quai, ont aussi été réparées. A l'emplacement de l'ancienne gare des voyageurs il a été établi une plateforme de chargement. La nouvelle gare, les murs de soutènement, et les travaux nécessaires au terrain de garage de Saint-Jean, ont tous été terminés.

A la POINTE-YORK, SAINT-JEAN,—il a été construit un coffrage en bois à l'ouverture du bassin, et celui-ci a été rempli de matières de rebut. La voie des voyageurs et celle des marchandises, qui passent par le pont de Saint-Jean, ont été raccordées à celle de la compagnie du chemin de fer de Prolongement; ce qui a nécessité beaucoup de remplissage et de terrassement.

A BERRY'S-MILLS,—il a été bâti un hangar à charbon.

A CANAAN,—il a été construit un nouveau hangar à marchandises et une plateforme de chargement.

A ADAMSVILLE,—il a été établi une station à signal.

A WELDFORD,—la couverture en bardeau de la gare a été renouvelée. La salle à bagage a été convertie en une salle d'attente pour les femmes, et il a été fait une salle à bagage dans le dépot des marchandises. Il a été fait des réparations considérables au logement de l'agent.

A KENT-JUNCTION,—l'approche du bâtiment des marchandises a été rendu plus facile.

A ACADIEVILLE,—le dépot des marchandises a été transporté de l'autre côté de la voie, et installé; les approches nécessaires ont été faites.

A ROGERSVILLE,—le plancher du bureau et de la salle d'attente a été renouvelé.

A DERBY,—il a été construit un petit hangar à charbon, et on a réparé la plateforme de chargement.

A NEWCASTLE,—les toits de la gare et du dépôt aux marchandises ont été examinés partout et réparés. Le toit en goudron et en gravier de la remise aux locomotives a été remplacé par une couverture dite *Sparham.*

A BATHURST,—il a été fait au dépot des marchandises, une allonge de 60 pieds sur 20. Les planchers des salles d'attente et des bureaux ont été réparés.

Au PETIT-ROCHER et à la RIVIÈRE-JACQUET,—les réparations nécessaires ont été faites aux plateformes et aux gares. Au dernier endroit il a été fait un parc à bestiaux.

A DICKIE'S-SIDING,—la plateforme de la station à signal a été rebâtie.

A NASK'S-CREEK,—les approches de la voie d'évitement ont été construites, et les constructions de la station à signal ont été complètement réparées.

A CHARLO,—il a été arrangé une chambre pour l'agent.

A CAMPBELLTON,—il a été construit une fosse aux cendres de 60 pieds de longueur, en pierre, sur la voie principale conduisant à la remise aux locomotives. On a ménagé dans la remise aux wagons un espace pour loger 4 locomotives. Le toit de cette remise et celui du bâtiment de la bouilloire ont été réparés. Quatre cheminées en fer ont été posées à la remise aux wagons, et dix cheminées en fer de la remise aux locomotives ont été renouvelées. Le toit de la gare a été réparé. Le toit de la salle à manger a été recouvert de la couverture dite *Sparham*, et le tour des fenêtres a été réparé.

A FLAT-LANDS,—il a été construit une gare de station à signal, et la plateforme a été allongée.

A CEDAR-HALL,—la station a été exhaussée et réparée.

A SAYABEC,—les réparations nécessaires ont été faites à la station.

A SAINT-MOISE,—il a été construit une nouvelle gare et une plateforme qui ont coûté $1 610.

A la station du PETIT-MÉTIS,—la plateforme a été allongée.

A SAINT-OCTAVE,—il a été construit un nouveau dépot à marchandises et une nouvelle plateforme.

A SAINTE-FLAVIE,—le toit de la remise des locomotives a été renouvelé et a reçu une couverture de goudron et de gravier de qualité supérieure.

A RIMOUSKI,—un abri pour le bagage a été construit sur la plateforme et il a été bâti un nouveau dépot à marchandises.

A SAINT-SIMON,—il a été fait un parc à bestiaux.

A TROIS-PISTOLES,—certains agrandissements nécessaires ont été faits aux logements qui se trouvent compris dans le bâtiment des salles à manger.

A SAINT-ELOI, et à presque toutes les autres stations de la division du nord, il a été construit un petit hangar à charbon.

A SAINT-ARSENE,—la gare a été peinturée.

A CACOUNA,—la plateforme a été allongée et complètement réparée.

A la RIVIERE-DU-LOUP,—la moitié du toit de la remise aux locomotives a reçu une couverture de qualité supérieure en goudron et gravier, et l'autre moitié a été réparée et rendue étanche. La voie au charbon, près de la remise aux locomotives, a été presque entièrement renouvelée.

A NOTRE-DAME-DU-PORTAGE,—il a été posé des châssis doubles à la gare.

A SAINT-ANDRÉ,—le terrain de la gare a été nivelé avec de la cendre de charbon.

A KING'S SIDING,—il a été construit une plateforme de chargement de 100 pieds de longueur.

A L'ISLET, au CAP-SAINT-IGNACE, à SAINT-PIERRE et SAINT-FRANÇOIS,—des réparations générales ont été faites aux gares.

A SAINT-CHARLES,—la salle aux marchandises a été convertie en salle d'attente, et il a été construit un dépot à marchandises.

Le hangar et la voie à charbon de la station de raccordement de la Chaudière ont été transportés à Saint-Charles.

Il a été construit de nouvelles latrines aux stations suivantes:

Enfield, Stewiacke, Hopewell, Valley, Au-lac, Painsec-Junction, Ferme modèle de Nanwigewank, Coal-Branch, Rogersville, Bartibogue, Derby, Assametquaghan, Bic, Saint-Arsène, Saint-Valier, Elmsdale, Brookfield, Wellington, Folly-Lake, Sackville, Penobsquis, Passekeag, Berry's-Mills, Kent-Junction, Barnaby-River, Red-Pine, Petit-Rocher, Saint-Moïse, Isle-Verte, Saint-Pierre, Saint-Henri, Milford, West-River, Glengarry, Riversdale, Petitcodiac, Apohaqui, Brookville, Canaan, Chatham-Junction, Beaver-Brook, Belledune, Cedar-Hall, Saint-Fabien, Saint-André, Saint-François, Notre-Dame-du-Portage.

PONTS ET PONCEAUX.

Au pont de SHUBENACADIE,—les becs qui avaient été en partie emportés par les eaux dans les grandes crues du printemps dernier, ont été réparés. Le vieux tablier a été enlevé et remplacé par un tablier du type voulu.

Près de TRURO,—il a été construit l'hiver dernier un pont en pilots de 30 pieds de travée, où un ponceau avait été en partie emporté.

A NEW-GLASGOW,—deux ponts en fer passant au-dessus de certaines rues de la ville ont été exhaussés de 2½ pieds pour permettre le passage des machines à incendie. Les culées ont aussi été exhaussées à chaque extrémité.

Au Viaduc de FOLLY-RIVER,—il a été construit une passerelle pour les cantonniers.

Le pont de LA-PLANCHE,—a été exhaussé de 4 pieds et les remblais nécessaires ont été faits à chaque extrémité. Ce changement a été nécessité par la disparition de l'aboiteau du chemin public en aval, ce qui permet à la marée de faire remonter de grosses masses de glaces sous le pont du chemin de fer.

AU-LAC,—partie d'un pont à chevalets a été défaite et remplacée par un remblai solide; le reste du pont a été renouvelé.

A HUMPHREY'S-CROSSING, près de Sackville,—le vieux pont en bois a été remplacé par une structure en fer de trois travées.

A PALMER'S-POND, près de Dorchester,—un pont à pilots a été construit.

A PAINSEC,—le pont à chevalets de Reuben a été renouvelé.

SCOUDOUC,—La superstructure du pont a été exhaussée de 18 pouces, et le vieux tablier a été remplacé par un nouveau du type voulu.

Le pont de la POINTE-DU-CHÊNE a été réparé.

A PETITCODIAC, PASSEKEAG, HAMPTON et DARLING'S,—des tabliers du type voulu ont été posés aux ponts.

A PASSEKEAG, à la FERME-MODÈLE, au LAC DE LAWLOR, et aux RUES STANLEY et GARDEN, SAINT-JEAN,—les tabliers des ponts ont été renouvelés.

A DERBY,—le pont en bois au-dessus de la voie a été remplacé par une structure en fer en trois travées, une de 81 pieds au centre, et deux de 21 pieds, reposant sur des fondations de maçonnerie solide.

A NIGADOO, LOUISON'S-BROOK, GRANT'S-BROOK, ELM-TREE, ADAM'S et McKINNON'S,—des tabliers du type général ont été posés aux ponts, divisions du nord nos 1 et 2.

A BATHURST,—un pont en bois, au-dessus de la voie, a été remplacé par une structure en fer en quatre travées, l'une de 74 pieds, et les 3 autres de 21 pieds chacune.

Aux ponts de la RIVIÈRE-DU-LOUP et de SAINT-HENRI,—les réparations nécessaires ont été faites aux becs avariés par les crues du printemps.

Entre SHUBENACADIE et STEWIACKE,—deux aqueducs ont été renouvelés.

Entre la RIVIÈRE-DU-LOUP et HADLOW,—des réparations considérables ont été faites à la maçonnerie en général le long de la ligne.

EN GÉNÉRAL.

Cinq travées en fer, variant en longueur entre 12 et 22 pieds, ont été mis à la place de longerons en bois à différents endroits sur la ligne.

Des équipes de peintres et de riveurs ont été employées à peinturer et à faire des réparations générales aux ponts en fer.

EMBRANCHEMENTS.

L'embranchement de SAINT-CHARLES a été ouvert à la circulation.

A la POINTE-LÉVIS,—le terrassement de l'endroit connu sous le nom de *Pond* a été terminé, et un bon nombre de voies d'évitement ont été posées.

Il reste à construire quelques abris et clôtures paraneige et à déterminer d'autres travaux nécessaires.

EMBRANCHEMENT DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

L'entreprise du terrassement de cet embranchement, dont j'ai parlé dans mon rapport de l'an dernier, a été terminée. La voie a aussi été posée et le ballastage terminé.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH.

Le pont traversant les NARROWS, mentionné dans mon dernier rapport, a été terminé en décembre dernier, ainsi que le terrassement sur toute la longueur de l'embranchement. Il restait à la fin de l'exercice, à poser une partie de la voie et à terminer le ballastage.

EMBRANCHEMENT D'INDIANTOWN.

Le ballastage de cet embranchement est très avancé. On est à prendre des mesures pour la construction de gares devant servir à la fois aux voyageurs et aux marchandises à Millerton et à Indiantown.

Cet embranchement s'étend depuis Derby, sur la ligne-mère, jusqu'à Indiantown, sur la rivière Miramichi, distance de 13 milles. On est à poser la voie.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,

Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef, Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

MONCTON, N.-B., 15 septembre 1885.

CHER MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés qui suivent au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice expiré le 30 juin 1885.

A. Nombre de locomotives et wagons de différentes classes.

B. Parcours fait par les locomotives et par les wagons, et moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C. Relevé du service des locomotives.

D. Etat comparatif des frais de traction par mois.

E. Etat général de la dépense du département des machines.

Pendant l'exercice, il a été acheté au compte du capital deux voitures de première classe, un wagon-plateforme, et 450 wagons à charbon de 20 tonneaux. Il a été reconstruit 2 wagons-plateformes, 320 wagons-bascules, modèle amélioré, de 6 tonneaux, pour remplacer un égal nombre de wagons-bascules condamnés.

Le matériel roulant est en général en bonne condition.

SERVICE DE L'EAU.

A West-Cock, Spring-Hill et Stellarton, des réservoirs de cinquante mille gallons ont été construits, ceux de West-Cock et de Spring-Hill sont servis par des pompes à vapeur, et celui de Stellarton est alimenté par le système de gravitation.

Ces réservoirs ont coûté environ $6,300.

Il est question de construire des réservoirs de 50,000 gallons à Campbellton, Sainte-Flavie, L'Islet, Sainte-Héloïse, Welford et Hampton. Quand ces réservoirs seront terminés le service de l'eau sera beaucoup meilleur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,

Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,

Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885.

—	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes.															
		Avoyageurs, 1re classe.	Avoyageurs, 2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Fermés.	A bestiaux.	Plateformes, 10, 15 et 20 tonnes.	Wagons-bascules—5 et 6 tonnes.	Gondoles—20 tonnes.	Wagons à houille—20 tonnes.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Total.
Disponibles au 1er juillet 1884	163	68	75	17	29	48	1,456	69	1,439	595	782	.....	4,578	30	10	20	60
Condamnés do	.....	.....	.....	.....	1	3	1	3	2	.....	1	.....	11	.....	.....	.....	.....
Total	163	68	75	17	30	51	1,457	72	1,441	595	783	.....	4,589	30	10	20	60
Achetés au compte du capital	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	450	.....	.....	.....	.....	.....
Wagons à messageries et à bagage transformés en fourgons	.....	.....	.....	.....	4	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, 30 juin 1885	163	70	75	17	26	55	1,457	72	1,442	595	783	450	5,042	30	10	20	60
Condamnés, 1er juillet 1884	.....	.....	.....	.....	1	3	1	3	2	.....	1	.....	11	.....	.....	.....	.....
do durant l'exercice	.....	1	2	.....	.....	2	21	1	83	320	2	.....	432	.....	.....	.....	.....
Total condamnés	.....	1	2	.....	1	5	22	4	85	320	3	.....	443	.....	.....	.....	.....
MOINS—Reconstruits	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	320	.....	.....	322	.....	.....	.....	.....
Condamnés, 30 juin 1885	.....	1	2	.....	1	5	22	4	83	.....	3	.....	121	.....	.....	.....	.....
AJOUTEZ—En état de service et en réparation	163	69	73	17	25	50	1,435	68	1,359	595	780	450	4,921	.....	.....	.....	.....
Total du matériel, 30 juin 1885	163	70	75	17	26	55	1,457	72	1,442	595	783	450	5,042	.....	.....	.....	.....

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives, les voitures et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						Chasse-neige.
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste, et à bagage.	A marchandises.	Total.	Moyenne, voyageurs	Moyenne, marchandises.	
1884—Juillet	89,319	230,159	390,506	180,562	3,247,098	3,818,166	6·57	14·11	.....
Août	87,842	219,114	400,425	167,655	3,197,679	3,765,759	6·46	14·60	.....
Septembre	80,977	219,196	374,580	168,350	3,208,918	3,751,848	6·70	14·64	.....
Octobre	83,000	262,402	343,794	160,835	3,971,136	4,475,765	6·08	15·13	.....
Novembre	75,495	261,108	299,896	148,442	3,866,050	4,314,388	5·93	14·80	.....
Décembre	72,156	252,252	299,751	154,033	3,380,736	3,834,520	6·28	13·40	4·463
1885—Janvier	71,228	236,450	286,962	148,678	2,965,531	3,401,171	6 11	12·54	7·584
Février	65,043	220,266	237,513	135,596	2,776,434	3,149,543	5·73	12·60	14·347
Mars	68,754	242,002	277,583	144,226	3,235,065	3,656,874	6·12	13·36	11·857
Avril	72,242	310,284	322,615	154,179	4,419,452	4,896,246	6·60	14·24	3·748
Mai	68,449	265,811	288,389	140,094	4,024,460	4,452,943	6·25	15·06	·308
Juin	80,546	250,162	310,231	152,612	3,611,127	4,073,970	5·74	14·43	·448
Total	915,051	2,969,206	3,832,245	1,855,262	41,903,686	47,591,193	6·22	14·11	42·755

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1885.

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours par les locomotives. Milles.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.				
			Tonnes de charbon.	Chopines d'huile.	Lbs. de suif.	Lbs. de chiffons.	Milles par heure sous vap.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
1884—Juillet	35,391	383,784	9,561	27,306	11,272	6,670	10·84	5,580	7·11	2·94	1·74
Août	34,530	369,408	9,439	26,529	12,826	6,618	10·70	5,724	7·18	3·47	1·79
Septembre	34,232	364,477	9,486	25,370	12,603	6,667	10·65	5,830	6·96	3·46	1·83
Octobre	40,099	416,562	11,687	26,637	14,188	7,429	10 39	6,285	6·39	3·41	1·78
Novembre	40,064	408,566	11,637	24,926	12,994	6,580	10·20	6,380	6·10	3·18	1·61
Décembre	40,654	405 899	11,409	24,984	12,687	7,005	9·94	6,327	6·19	3·14	1·73
1885—Janvier	40,288	3 4 749	11,539	23,948	11,581	6,533	9·80	6,548	6·07	2·93	1·65
Février	41,163	379,986	11,218	24,681	11,459	5,989	9·23	6,613	6·50	3·02	1·58
Mars	47,443	423,601	12,512	25,530	12,539	6,701	8·93	6,616	6·03	2·96	1·5
Avril	49,275	477,550	13,049	31,069	13,070	7,489	9·69	6,121	6·51	2·74	1·57
Mai	40,121	409,471	10,441	25,755	12,282	7,196	10·21	5,712	6·29	3·00	1·76
Juin	38,065	404,874	10,037	26,900	12,454	7,131	10 64	5,553	6·64	3·08	1·76
Total	481,325	4,836,927	132,015	313,635	149,955	82,008	10 05	6,114	6·48	3·10	1·70

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé des frais de traction pour chaque mois, depuis le 1er juillet 1884 jusqu'au 30 juin 1885.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Gages des méaniciens et chauffeurs.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers, y compris remises des locomotives et personnel du département des machines.	Total.	Moyenne du coût par 100 milles parcourus.						
									Gages	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1884—Juillet	383,784	14,855 23	24,691 34	4,122 15	15,789 60	1,184 19	2,967 48	63,609 99	3 89	6 4	1 06	4 11	0 31	0 78	16 58
Août	369,408	13,635 13	22,788 97	4,054 05	12,302 29	2,184 09	3,637 33	58,601 86	3 69	6 16	1 09	3 34	0 59	0 99	15 86
Septembre	364,477	13,967 01	23,040 81	3,896 70	18,589 70	1,443 55	3,797 95	64,735 72	3 83	6 34	1 06	5 10	0 39	1 04	17 76
Octobre	416,562	15,895 45	30,275 71	4,492 63	18,486 10	1,534 99	4,535 55	75,220 43	3 81	7 27	1 08	4 44	0 37	1 09	18 06
Novembre	408,566	15,361 85	31,501 43	4,424 47	18,708 05	4,297 74	3,770 66	78,064 20	3 76	7 71	1 08	4 58	1 05	0 92	19 10
Décembre	403,899	15,563 68	20,351 25	4,528 99	14,350 72	2,976 80	4,672 97	62,444 41	3 85	5 04	1 12	3 55	0 74	1 16	15 46
1885—Janvier	394,749	16,109 83	21,345 23	3,333 51	10,447 72	2,258 05	3,320 94	56,815 28	4 08	5 42	0 84	2 65	0 57	0 84	14 40
Février	379,986	15,086 67	20,136 61	2,882 87	8,332 58	1,280 66	1,729 30	49,448 69	3 97	5 30	0 76	2 19	0 34	0 45	13 01
Mars	423,601	16,069 15	21,977 17	3,317 45	9,378 59	3,139 51	3,123 29	56,945 16	3 78	5 19	0 78	2 21	0 74	0 74	13 44
Avril	477,550	18,750 06	24,361 62	3,628 61	9,456 38	1,642 08	2,717 22	60,555 97	3 92	5 10	0 75	1 98	0 34	0 59	12 68
Mai	409,471	16,272 75	18,750 49	4,354 48	12,316 49	1,077 49	3,510 74	56,282 44	3 97	4 58	1 06	3 01	0 26	0 86	13 74
Juin	404,874	15,225 75	17,360 02	3,871 38	8,839 88	1,669 00	2,576 70	49,542 73	3 76	4 29	0 96	2 18	0 41	0 64	12 24
Total	4,836,927	186,732 56	276,580 65	46,907 29	156,998 10	24,688 15	40,360 13	732,266 88	3 86	5 72	0 97	3 25	0 51	0 83	15 14

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

		$ cts.
Nombre de milles parcourus par les trains	3,992,506	
do locomotives	4,836,927	
do wagons	47,591,193	
do chasse-neige	42,755	
Frais de traction		732,266 88
Le coût des réparations :		
Réparations aux voitures à voyageurs		56,318 80
do wagons-poste, des messageries et à bagage		20,353 40
do do à marchandises et fourgons		197,650 68
Huile et chiffons		26,978 64
Divers		181 74
Les frais de fraction par 100 milles parcourus par les trains		18 34
do do do locomotives		15 14
do do do voitures et wagons		1 54
Le coût des réparations aux voitures et wagons par 100 milles parcourus par les trains.		6 87
do do do locomotives		5 67
do do do voitures et wag.		0 57
Le coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains.		0 68
do do do locomotives		0 56
do do do voitures et wagons		0 06
Le coût des réparat. aux voitures et wagons à voyag. par 100 miles parcourus par eux.		1 46
do des répar. aux wagons-poste, à bagage et des mess. p. 100 milles parcourus par eux		1 09
do do à marchandises et fourgons par 100 milles parc. par eux		0 47

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL, exercice expiré le 30 juin 1885.

T. Av.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.			$ cts.
1884.					1884.		
30 juin	Coût du chemin et de l'équipement.....	.....	42,582,231 71		30 juin ...	Canada.....	42,577,316 49
	MOINS—Remises pour dépenses antérieure	.....	4,915 22				
				42,577,316 49			
1885. 30 juin	Dépenses pour le prolongement dans Halifax.....	16,580 01					
	do plus grandes facilités à Saint-Jean.	116,732 68					
			133,312 69				
	de l'embran. de St-Charles, et passeur.	.....	238,659 21				
	do do Dartmouth.....	.....	164,456 75				
	do do la ville, Riv.-du-Loup.	.....	46,256 01				
	do do Dalhousie.....	.....	52,723 78				
	do do Indiantown.....	.....	48,497 48				
	dc do Saint-Charles, cour de garage.....	.....	18,466 50				
	do do Paspébiac	.....	4,167 21				
	Frais judiciaires *in re* tramway d'Halifax *vs.* la Reine	.....	182 95				
	Adjugé par les commissaires, C.F.I.....	.....	49,761 00				
	Divers travaux pour lesquels il n'est pas pourvu autrement.....	.....	407 36				
	Nouveau matériel roulant.....	.....	41,793 97				
	Nouveaux wagons à charbon.....	.....	245,420 00				
	Dépenses pour l'achèvement du chemin de fer Intercolonial, entre la Rivière-du-Loup et Truro—travaux, voie permanente, bâtiments, droit de passage, etc.....	.....	6,173 39	1,050,278 30	1885. 30 juin ...	Canada.....	1,050,278 30
				43,627,594 79			43,627,594 79

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable el trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU REVENU, exercice expiré le 30 juin 1885. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1885.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
757,162 49	Frais de traction relevé n° 1.....	732,266 88	760,045 05	Transport des voyageurs	709,927 24
531,215 91	Dép. des wagons et voitures do 2.....	555,566 31	1,451,540 12	do du fret	1,516,528 43
560,801 18	Entret. de la voie et des trav. do 3.....	657,605 08	142,062 09	Malles et divers.....	141,697 98
325,873 10	Dépenses des gares do 4.....	327,887 14			2,368,153 65
171,776 70	Frais généraux do 5.....	161,330 16		Balance	73,324 26
2,346,829 38		2,434,655 57			
Av. 2,250 29	Circulation par wagon et voiture par mille..	Av. 6,822 34			
2,344,579 09					
9,068 17	Balance.....				
2,353,647 26		2,441,477 91	2,353,647 26		2,441,477 91

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1.)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts.
7,820 65	Appointements du mécanicien-chef, et du commis, frais de bureau et de voyages	7,838 37
175,444 71	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	186,732 56
265,551 75	Combustible	276,580 65
50,232 96	Huile, suif, chiffons et menus articles	46,907 29
178,909 93	Réparations aux locomotives, tenders et outils à locomotives	156,998 10
38,702 29	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	24,688 15
40,500 20	Divers	32,521 76
757,162 49		732,266 88

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2.)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts.
62,522 38	Réparations aux voitures à voyageurs	56,318 80
18,203 49	do wagons-poste, à messageries et à bagage	20,353 40
181,146 73	do wagons à marchandises et fourgons	197,650 68
177,628 79	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	194,029 06
33,097 86	Huile, chiffons	26,978 64
42,441 72	Menus articles et combustible	45,531 65
16,174 94	Divers	14,704 08
531,215 91		555,566 31

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Année précédentes.	—	Exercice expiré le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts.
3,804 73	Appointements de l'ingénieur et de son aide et des commis, frais de bureau et de voyages	4,911 35
280,153 41	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	300,441 53
18,770 54	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	55,788 79
46,968 78	Traverses	41,665 65
38,792 39	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, paraneige, clôtures, etc.	71,307 08
6,686 48	Réparations aux quais	13,419 67
105,929 71	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions	90,061 48
15,738 56	do chasse-neige, outillage, etc.	17,988 91
41,660 32	Enlèvement de la glace et de la neige	58,081 15
2,296 26	Divers	3,939 47
560,801 18		657,605 08

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1885.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des stations—(Relevé n° 4).

Années précédentes.	—	Exercice expiré le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts.
254,396 66	Appointements des chefs de gares, agents, commis, opérateurs de télégraphe, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguillenrs, gardiens et journaliers	260,440 86
71,476 44	Combust., huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	67,446 28
.....	Divers	.....
325,873 10		327,887 14

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1885.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais généraux.—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts.
63,016 07	Appointements du surintendant général, des surintendants de districts, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages	65,415 42
19,448 87	Division de la comptabilité,—appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages.	20,392 93
17,083 30	Dommages causés	10,025 41
22,566 09	Passages d'eau	21,311 67
2,261 93	Télégraphe (non compris les appointements des opérateurs)	4,346 87
31,107 32	Divers, impressions, annonces, etc	25,982 76
15,893 12	Frais d'agence	13,855 10
171,376 70		161,330 16
400 00	Crédit spécial—Madame E. C. Ennis, indemnité pour blessures reçues par feu son mari, E. C. Ennis	.....
171,776 70		161,330 16

THOMAS WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.B., 30 juin 1885.

13—3

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE GÉNÉRAL DU MATÉRIEL, exercice terminé le 30 juin 1885. AV.

		$ cts.	$ cts			$ cts.	$ cts.
1884.				1885			
30 juin.....	Balance.	.....	837,520 91	30 juin...	Livraisons durant l'année.....	1,122,839 31	
					Vieux matériel vendu.....	69,483 56	
							1,192,322 87
1885.					Balance—		
					Matériel ordin., y comp. combust.	413,994 87	
30 juin. ...	Achats durant l'année.....	766,090 31			Rails de fer et d'acier, liens, etc	125,400 05	
	Main-d'œuvre.....	41,344 01			Matériel de seconde main, en état de service.....	58,454 35	
	Frais des autres départements...	258,538 79			Vieux matériel à vendre	125,935 00	
	Bordereaux de paie.	12,613 12					723,784 27
			1,078,586 23				
			1,916,107 14				1,916,107 14

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1885.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BILAN GÉNÉRAL, 30 juin 1885.

DT.

	$ cts	$ cts.
Caisse		33,935 91
Matériel en général—		
Matériel ordinaire, y compris combustible	413,994 87	
Rails en fer et en acier, et attaches	125,400 05	
Matériel de seconde main, en état de service	58,454 35	
Vieux matériel à vendre	125,935 00	
		723,784 27
Stations		77,242 14
Loyers		1,496 69
Assurances contre les accidents		16,560 63
Fret non réclamé		272 21
Chemin de fer du Grand-Tronc, compte général	9,551 44	
do do do du trafic	8,045 47	
		17,596 91
Chemin de fer Windsor et Annapolis, nouv. compte	862 08	
do do vieux do	6,684 46	
		7,546 54
Chemin de fer de Spring-Hill et Parrsboro'		3,161 99
do des Comtés de l'Ouest, compte géné'l.	15,893 35	
do do do du trafic	1,657 42	
		17,550 77
Chemin de fer d'embranchement de Windsor		545 95
do de l'Ile du Prince-Edouard		2,486 13
do Saint-Martin et Upham		4,107 39
do de l'embranchement d'Elgin		726 0
do Canadien du Pacifique, vieux compte		122 70
Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique		3,961 59
Chemin de fer de l'embranchement d'Oxford		12,321 80
do d'Halifax et du Cap-Breton		1,546 82
do de l'embranchement de Chatham		1,565 27
do de la N.-Ecosse, ou Prolongement Est		2,158 27
do Québec-Central		879 07
do Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick		174 18
do d'embranchement de Caraquet		75 50
do du N. Brunswick et de l'Ile du P.-E.		20,501 93
Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland		684 84
Grande Ligne de l'Est		2 00
Cie houillère d'Acadie		3,220 77
A reporter		

AV.

	$ cts.	$ cts
Canada		1,081,347 42
Compte indéterminé		2,557 03
Cie de navig. à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard		54 54
A reporter		

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—*Fin.*

BILAN GÉNÉRAL, 30 juin 1885.—*Fin.*

DT.

	$ cts.	$ cts.
Report		
Cie houillère Intercolonia'e		700 48
do de Vale		232 35
Cie d'acier du Canada		22,033 09
Cie de messagerie Internationale		1,481 88
Cie de raffinerie de sucre de Moncton		9,445 18
Cie de filature de coton d'Halifax, garage		11,863 38
Cie canadienne de machines et de locomotives		30 50
Cie de filature de coton de Moncton		790 53
Cie de wagons-palais Pullman		281 45
Laminoirs de Coldbrook		1,967 41
Goëlette "Mary Jane"		71 30
Gare de Bloomfield		25 21
Emb. pour houille		65 84
Gare de Weldford		55 00
Gare de Sainte-Luce		80 00
Gare du Bic		22 00
Gare de Saint-Arsène		27 00
Cie de wagons Nationale		8 00
Steamer "Contest"		1,348 75
Dragueur "Canada"		82 50
Steamer "Admiral" et propriétaires		1,079 86
Comptes des ministères—		
Ministère des postes	52,133 57	
do de la milice	7,223 23	
do de l'agriculture	136 33	
do de l'intérieur	147 70	
Pénitencier de Dorchester	0 53	
		59,641 36
Comptes individuels		18,394 56
		1,083,958 99

	$ cts.	$ cts.
Report		1,083,958 99

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

—	1885.	1884.
Milles de chemin de fer en exploitation	861	840
Milles parcourus par les locomotives	4,836,927	4,407,655
do trains	3,992,506	3,653,961
do par les wagons	47,591,193	41,741,080
	$ cts.	$ cts.
Recettes, par mille parcouru par les locomotives	48 96	53 40
do de la voie, par mille	2,750 47	2,801 96
	Pour cent.	Pour cent.
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes	29·98	32·29
do do du fret do ...	64·04	61·67
do do d'autres sources do ...	5·98	6·04
Dépenses par mille parcouru par les locomotives		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	3·86	3·98
Combustible	5·72	6·02
Huile, suif, chiffons et menus articles	·97	1·14
Réparations aux locomotives	3·25	4·06
Eau et réparations aux réservoirs	·51	·88
Divers	·67	·92
Total	14·98	17·00
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef	·16	·18
	15·14	17·18
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives	15·14	17·18
Dépenses des wagons do do	11·49	12·05
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les loco.	13·59	12·72
Dépenses des stations do do	6·78	7·39
Frais généraux do do	3·33	3·90
Wagons, par mille	50·33	53·24
	·14	Cr. ·05
Total, par mille parcouru par les locomotives	50·47	53·19
Frais de traction, par mille parcouru par les trains	18·34	20·72
Dépenses des wagons do do	13·92	14·54
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	16·47	15·35
Dépenses des stations do do	8 21	8 92
Frais généraux do do	4·04	4·70
Wagons, par mille	60·98	64·23
	·17	Cr. ·06
Total, par mille parcouru par les trains	61·15	64·17
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer	$2,835 63	$2,791 16

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer

(Ce tableau est compilé conformément aux dispositions

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1884.						
2 juillet..	4.45 p.m.	.....	Garage	.....	P. Fogarty	34
4 do ...	2.00 p m.	.....	do	C. Upham	M. Tobin	98
5 do ...	8.10 a.m.	Spécial..	Fret	James Daley.....	G. Milne.....	127
10 do ...	6.55 p m.	do ..	Ballastage	A. Moreau	J. Valcourt.....	76
12 do ...	5.25 p m	do ...	Fret	C. B. Humphrey	Neil McLean.....	37
14 do ..	9.00 a.m.	do ...	do	Geo. Logan	F. Probert	67
15 do ...	9.12 a m.	41	do	F. Dumond.....	A. Sharp	140
17 do ...	9.10 a m.	40	do	A. McPherson	E. S. White.....	138
19 do ...	2.35 p.m.	41	do	D. Morin	Jas. Scott	111
22 do ...	2.24 p.m.	.....	Garage.....	.....	P. Fogarty	34
24 do ...	11.47 p m.	45	Fret	B. Walker.....	S. Jolivet	45
25 do ...	11.00 a m	Spécial..	Ballastage.....	E. S. Vye	W. E. Turner	143
26 do ...	10.25 p.m	do ...	Fret	C. A. Atkinson	J. McQuiggan	20
27 do ...	7.00 a.m.	do ...	do	.....	Stratton J. Cook	144, 41
30 do ...	3.30 p.m.	do ...	do	Geo. Logan	B. Cook.....	7
30 do ...	9.50 a m.	18	do	J. W. Miller	G. Feetham	9
31 do ...	12.00 p m.	Spécial.	Train chargé de rails.	Albert Davison.....	Samuel Wilson	44
9 août...	12.20 p.m.	20	Fret.....	Geo. W. McCully.....	— McCarthy.....	145
11 do ...	8.20 p.m.	Spécial.	Spécial.....	N. McPherson	D. Pineo.....	66
14 do ...	8 35 p.m.	33	Express	F. Derouin	G. Cameron	133

INTERCOLONIAL.

Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

de l'Acte des chemins de fer, 1868, 31 *Vic.*, *chap.* 68, *sec.* 43.)

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moncton	Wm. Fogarty...	Employé..	Blessé un doigt en attelant des wagons.	Légèrement meurtrie.	
Richmond	Wm. Hinch.....	do ...	Ecrasé la main en attelant des wagons.	Sérieusement meurtrie.	
Painsec	John Carroll ...	do ...	Blessé la main en attelant des wagons.	do	
Embranchement de St-Charles.	Alf. Bégin.	do ...	En montant sur le convoi à ballast est tombé entre les wagons.	1 bras et 1 jambe fracturés, tête gravement fendue.	
Garage Dickey..	Mr. Hunter.....	.....	Le convoi frappa la plateforme.	Fendu la tête....	
Garage Miller....	Sedley Johnson	Employé .	En garant	Meurtrie légèrement.	
2 milles à l'est de Causapscal.	Samuel Dupère	do ...	Un convoi frappe le char à bras sur lequel il se trouvait.	Fracturé la jambe, fendu la tête et meurtr. un bras.	
Emb. pour houille	Chs. Campbell.	do ...	En attelant des wagons..	Bras écrasé.	
Rimouski.....	—Martin (petit garçon.)	.....	Trouvé entre la ligne principale et le garage.	Jambe fracturée.	
Moncton.....	C. Myshrall....	Employé .	En attelant des wagons..	Blessure à la main.	
Saint-Philippe de Néri.	E. Sandon	do ...	Tombé dans le ponceau en faisant le tour de la locomotive.	Bless. aux jamb.	
Charlo	Alex. McIntyre.	do ...	Pied pris dans le contre-rail.	Entorse à la cheville du pied...	
1 mille à l'ouest de Weldford.	James Reed. ...	.....	Essayant de traverser devant un convoi.	Fatal.....	Mort accidentelle.
Moncton	M. Lockhart....	Employé..	Essayant de monter sur un convoi.	Blessure au genou.	
Rampe de la rivière Philippe.	H. R. Black	.....	Descendant d'un convoi en mouvement.	Jambe fracturée.	
Garage Malcolm.	G. McElhenny.	Employé..	En attelant des wagons..	Main meurtrie....	
Moncton	W. Marshall....	Employé..	En attelant un wagon à la locomotive.	Blessure au dos..	
Nappan	Benj. Peterson	do ...	En déchargeant du plâtre	Doigt broyé.....	
New Mills	Jas. McMillan .	.....	Essayant de traverser devant un convoi, fut frappé par la locomot.	Bras fracturé et tête fendue.	
Trois-Pistoles....	Théo. Bélanger (enfant.)	do	Frappé par un convoi, se tenant sur la voie.	Blessure légère..	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Nº de la locomotive.
1884.						
18 août ...	3.00 a.m.	.....	Garage	C. Caudle, maître de s.	John Leonard	95
20 do ...	9.30 p.m.	Spécial.	Fret	J. W. Henderson.....	N. Sinclair	108
23 do ...	2.00 p.m	do ...	do	Wm. Crockett.....	Geo. Manning	37
25 do ...	10.00 a.m.	.....	Garage	.....	J. McDermott.....	99
26 do ...	11.00 a.m.	.....	do	.....	R. James.....	100
29 do ...	6.10 p.m.	Spécial.	Ballast	A. Bouchard	Jas. Valcourt.....	16
1er sept....	.....	do ...	Charbon	A. B. Vance.....	— Ferguson	125
2 do ...	9.35 p.m.	44	Fret.....	G. Maxwell	J. Miller.....	1
2 do ...	8.00 a.m.	42	do	D. Morin	Jas. Scott	6
3 et 4 do ..	Ent. 11 p m et 4 a.m.	.....	.....	.....	.....	.....
3 et 4 do ..	do ...	.....	.....	.....	.....	.....
5 do ...	8.00 p.m.	Spécial.	Fret	J. B. Chatigny.....	J. G. McDonald	103
6 do ...	10.20 p.m.	9	Express	Jas. Millican.....	A. Donald.....	150
13 do ...	11.00 p.m.	44	Fret.....	H. Aubin.....	N. Parcau.....	17
14 do ...	12.21 a.m.	39	do	M. Cummings	S. Wilson	44
20 do ...	2.50 p.m.	Spécial.	Ballast	E. S. Vye	P. H. Moore	138
20 do ...	.....	do ...	Fret.....	A. Chamberland.....	L. Boulé.....	117
24 do ...	.....	do ...	do	do	— Bernier	30
26 do ...	7.00 a.m.	36	Omnibus.....	N. McDougall	W. D. Martin	42
5 oct.....	3.30 p.m.	.....	Garage.....	.....	Jas. Langlois.....	14
6 do ...	4.00 p m.	.....	do	.....	A. B. White	18

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident	Verdict du coroner.
Truro	Jas. Whalley...	Employé..	En attelant des wagons.	Bles. à la cuisse.	
Canaan	Geo. McGinn...	do ...	do ...	Bras brisé	
4 milles à l'ouest de Berry's Mills	— Turner (enfant).	.....	Etait assis à côté de la voie, fut frappé par le convoi.	Blessurés légères	
Moncton	Joseph Fenton.	Employé..	En attelant des wagons.	Doigt écrasé.....	
Saint-Jean.....	Chas. James ...	do ...	do ...	Poitrine broyée..	
3 milles à l'est de la Point e-Lévis	Philéas Guay...	do ...	Un convoi frappe le char à bras sur leq il se trouv.	Légère blessure..	
Garage Drummond.	A. B. Vance....	do ...	A glissé en descendant du fourgon.	Bles. à la jambe.	
Saint-Fabien	Auguste Rioux.	do ...	En attelant des wagons.	Bras écrasé.....	
Saint-Arsène.....	Henri Michaud.	do ...	En déchargeant du tret, une barrique de mélasse roule sur lui.	Bles. au corps...	
Près Norton.....	Ths. Nickerson.	.....	Couché sur la voie enivré.	Pied coupé	
do	Wm. Hogan....	do	do do ...	Fatal	Mort accidentelle.
½ mille à l'est de Cedar Hall.	Baptiste Dubé.	Employé..	Tombé à bas d'un wagon.	Légères bles.....	
Thomson	Sedley Johnson	do ...	Supposé être couché sur la voie, frappé par le convoi.	Fatal	do
Sainte-Luce	Aug. Courbron	do ...	Marchant aut. du conv., tombe dans un ponceau	Bles. au genou...	
Weldford.....	Albert Hope....	do ...	Tombé du wagon fermé sur le bout de la barre d'attelage.	Bles. à la jambe.	
3 milles à l'ouest de New Mills.	Benj. Braham..	.....	Tombé entre des wagons	Bras coupé.....	
Sainte-Anne.....	E. Jean.	Employé .	En attelant des wagons.	1 doigt écrasé....	
L'Islet	F. Beaubien	do ...	Glissé en ôtant les ser.-fr.	Bles. au genou...	
Rés. de Charlo	Mme Taylor	Voyageur.	Wagon de 1re classe renversé pas une lisse cassée.	Fig. égratignée.	
	Mr. Metzler.....	do ...		Côté brisé	
	Dr. Harris.....	do ...		1 doigt coupé....	
Chaudière	J. St. Ange.....	Employé...	En attelant des wagons.	Main prise. partie du doigt enlevée.	
Moncton.....	G. Armstrong.	do ...	do ...	Main déchirée....	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1884.						
7 oct.....	6.30 p.m.	Spécial.	Fret.....	J. H. Henderson	Geo. Manning	20
10 do ...	.....	do ..	do	W. M. Thomson.....	N. Sinclair	37
11 do ...	10.00 a m.	19	Express	E. C. Davidson.....	J. McDowell.....	72
16 do ...	2.15 p.m.	Spécial.	Fret.....	John Casey	J. Cook	127
23 do ...	1.00 a.m.	.....	do	C. Quimper.....	J. Oakleaf.....	2
20 do ...	10.15 p.m.	.....	do	Geo. Logan	J. Ferguson	97
24 do ...	8.50 p.m.	.....	Garage.....	.....	M. White	18
28 do ...	4.30 p.m.	.....	Fret.....	E. S. Vye.	J. Rolston.....	142
28 do ...	9.20 a.m.	.....	do	B. Walker	W. Brock	77
3 nov.....	5.00 p.m.	.....	.....	.....	.....	.....
6 do ...	4.30 a.m.	Spécial.	Wagons-voyag..	T. Bouchard.....	J. Miller.....	1
6 do ...	12.00 midi	.....	.....	.....	.....	.....
7 do ...	7.00 a.m.	14	Omnibus.....	W. H. Donkin	G. Feetham	56
7 do ...	6.23 p.m.	12	Fret	R. A. Rannie	W. J. Hunter	48
10 do ...	2.40 p.m.	11	do	A. W. Melick	Geo. McAuley	51
11 do ...	1.45 a.m.	31	Express.	A. E. Olive.....	J. Brownell.	148
11 do ...	7.00 a.m.	.....	.....	.....	.....	.....
11 do ...	8.30 a.m.	Spécial..	Fret.....	G. Langlais	A. J. Sharp.....	146
17 do ...	2.05 p.m.	11	do	A. W. Melick	S. Watson	51
19 do ...	3.15 p.m.	31	Express.....	E. McKenna	C. E. Sawyer	133
22 do ...	9.00 p.m.	.....	.....	.....	J. Robert	8
23 do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Derby	W. B. Thomson	do ...	En attelant les wagons...	Main broyée.....	
Newcastle	John B. Cook..	do ...	Garage	Entorse à la cheville du pied.	
Truro	J. A. McDonald	Voyageur	Descend. d'un wagon où embarqué par méprise.	Fracture et dislocation de la chev. du pied, causant l'infirmité.	
Memramcook	M. Connoly	Employé..	Abaissant le sémaphore.	1 doigt écrasé...	
Sainte-Flavie	Chas. Lepage...	do ...	En courant pour embarquer sur le train, est tombé.	Fracture du bras	
Bedford	Wm. Sweeney.		Etendu sur la voie	Fatal	Mort accidentelle.
Moncton	Jas. Lockhart.	Employé..	Attelant des wagons	Jambe broyée....	
Emb pour houille	S. Hillson.	do ...	Tombé du wagon	Blessures à la jambe.	
Lévis	A. B. Dionne...	do ...	En attelant des wagons.	Estomac écrasé	
Richmond	Hedley Walker		En entrant dans le hangar à fret sur le quai, est tombé à l'eau.	Noyé	do
Entre le Bic et Rimouski.	Ovide Perron... — Lefèvre	Employé..	Tombés dans les débris.	Légèrem. blessé. Epaule disloquée.	
Cour de Truro...	Wm. Lee (enfant)	do	Jouant avec d'autres enfants autour des wagons, la tête prise et écrasée.	Fatal	
Enfield	Thos. Johnson.	Employé.	La main prise dans la porte du wagon.	Blessure au doigt	
Rothesay	John Henderson	do ...	Sautant hors du convoi..	Entorse à la cheville du pied.	
Nauwigewauk ...	Fred. Palmer...	do ...	En déchargeant du fret..	Entorse au poignet.	
Moncton	P. C. Ayer	do ...	En attelant des wagons.	Main broyée.	
Saint-Jean	Wm. Kelly	do ...	En déchargeant du bagage, tombé sur la voie	Légères blessures au côté.	
Sainte-Flavie	— Couillard ...	do ...	En attelant des wagons..	Perte de l'extrémité de 2 doigts	
Hampton	Irvine Deacon.	do ...	Tombé entre les wagons, le train passa sur lui.	Fatal	Mort accidentelle.
Trois-Pistoles	Achille Rioux...		Essayant d'ôter une planche de la voie, lancé contre une pile de bois de service.	do	do
Moncton	H. Wright	Employé..	En attelant des wagons.	Poitrine broyée.	
Truro	Jas. Sutton	do ...	Tombé hors du train	Coupure à la tête	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1884.						
3 déc....	3.30 a.m.	Spécial..	Fret....	G. Margeson.....	J. Ferguson	35
4 do ...	2 00 p.m.	.....	Garage	.....	J. W. Boyd	95
9 do ...	3.00 p.m.	.....	do	.....	A. LaCroix....	96
10 do ...	4.15 p m.	.....	do	.....	E. Tobin	85
19 do ...	9.00 p.m.	Spécial.	Fret	E. S. Watts.....	I. Grattan.....	114
19 do ...	11.20 p.m.	.....	do	L. J. Paulet	I. Oaklet.....	2
22 do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23 do ...	Jour	2	Express.....	G. H. Trueman	S. Trider.....	58
23 do ...	.....	39	Fret.....	M. Cummings	T. Ashe.....	86
23 do ...	5.30 a.m.	Spécial	do	A. V. Fiola.....	D. Gallan.....	28
23 do ...	do ...	do ...	do	do	do	28
24 do ...	11.15 p.m.	do ...	do	J. Daucett.....	J. McGuigan.....	47
27 do ...	7.40 a.m.	34	Express	Thos. Corbett.....	J. Brownell	152
31 do ...	.....	Spécial.	Fret	R. W. Vye.....	N. McLean.....	160
1885.						
2 janv...	12.45 p.m.	Spécial.	Fret.....	F. Bellemere.....	O. Jolivet.....	45
13 do ...	9.40 p.m.	47	do	F. Derouin.....	A. Doig.....	3
19 do ...	12.35 p.m.	41	do	M. Audet	W. Bastain....	154
20 do ...	2.35 a.m.	33	Express.....	P. Corbett.....	I. Brownell.	152
24 do ...	12.30 p.m.	Spécial.	Fret	I. Craigie.....	I. Probert.....	39
26 do ...	9.40 p.m.	do .	do	W. M. Thompson	James Cooke.....	141
2 fév...	11.30 p.m.	24	do	John Casey.....	D. A. Cameron	79
2 do ...	3.20 a.m.	Spécial..	Train à neige....	.....	S. Prider.....	58
2 do ...	8.00 p.m.	4	Omnibus	John Fayden	M. F. Jones.....	53
3 do ...	2.30 p.m.	45	do	Geo. Lévesque.....	A. Doig and P. Brenier	3 et31

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Spring-Hill	Chas. Tupper...	Employé ..	Tombe du tender en prenant du charbon.	Coupure à la tête	
Truro	Alex.Stevenson	do ...	En accoupl. des wagons.	Doigt écrasé.....	
Chaudière	Chas. Morency.	do ...	En faisant le garage, glisse et tombe.	Blessures internes.	
Richmond	E. M. Power ...	do ...	En accoupl. des wagons..	Blessures au pouce et à un doigt	
Rogerville.....	F. McClure.....	do ...	do ...	2 doigts d'enlevés.	
1½ mille à l'est du Petit Métis.	Anseline Turgeon.	do ...	Tombe du haut d'un convoi.	Fatal	Mort accidentelle.
Saint-Jean.	R. Irvine.....	do ...	En sortant de la maison d'un employé, les marches ont cédé.	Blessures aux deux chevilles des pieds.	
Près Amherst....	Mlle Bella McDonald.	Voyageur.	Pendant qu'elle était dans le convoi.	Morte de causes naturelles.	
R.de Rogersville	F. Dixon	Employé ..	Tombé d'un wagon fermé.	Blessures à l'estomac et à l'épaule.	
Trois-Pistoles ...	Geo. Beaubien.	do ...	Sauté de la locomotive en collision.	Jambe cassée. ...	
do ...	N. Handry	do ...	do ...	Blessé légèrement.	
½ mille à l'ouest de Berry-Mills.	W. Doyle.....	do ...	Tombe du convoi..	Fatal	do
Newcastle.....	L. Connell	do ...	En dételant la locomot.	Blessures graves à la tête.	
Près la rivière Barnaby.	J. Welsh	do ...	En mettant les freins, pivot cassé.	Blessures dans le dos.	
Saint-Alexandre	Louis Ruaist...	Employé...	En attelant des wagons.	Main écrasée.....	
Rivière-du-Loup	Chas. Soucy....	do ...	Tombe d'un wagon fermé	Blessures à la poitrine.	
Sayabec.....	Alphonse Dion.	do ...	En attelant des wagons.	Doigt écrasé. ...	
Newcastle.....	Wm. Gardner..	do ...	Tombe du tender	Blessures au côté et à l'épaule.	
Spring-Hill.	N. Hopper.....	do ...	En attelant des wagons.	Blessures à un doigt.	
Bartibogue..	Martin Haley...	do ...	do ...	Main écrasée.....	
Amherst...	Martin Conelly	do ...	do ...	Main blessée.....	
Moncton.....	Wm. Arbing....	do ...	Frappé par un wagon plat	Epaule blessée légèrement.	
Près Shédiac. ...	John Thompson	do ...	Convoi séparé, l'arrière s'est frappé à une locomotive.	Hanches blessées	
Saint-Pierre	P. Bernier	do ...	Tombe à côté de la locom.	Fatal	do

CHEMIN DE FER

Tableau des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1885. 7 fév.....	8.40 a.m.	1	Express	D. Rutherford	I. H. Hunter.....	59
14 do ...	9.00 a.m.	Spécial.	Train à neige. ...	P. Bellemere.....	L. Langlois.....	16
14 do ...	9.00 a.m.	do .	do	do	do	16
15 do ...	10.45 a.m.	do ..	Fret.....	W. Crocket.....	J. Gilfillan.....	91
16 do ...	4.10 a.m.	do ..	do	Jas. McDonald.....	Jos. Probert.....	8
21 do ...	7.35 p.m.	33	Express	Geo. Conturier.	John McDonald...	157
25 do ...	7.00 a.m.	....	Garage	....	I. J. Smith.....	26
26 do ...	5.10 a.m.	Spécial.	....	A. S. Piola.....	C. Walker.....	133
2 mars ...	11.50 a.m.	38	Fret.....	N. Merrill.....	J. Stratton	144
7 do ...	10.15 a.m.	Spécial.	do	E. L Watts	J. Stewart, jeune..... / E. Rushton.....	106 / 161
13 do ...	7.30 p m.	.....	Garage.....	H. Garrett.....	Wm. Lovitt	93
13 do ...	6.15 p m	.....	do	....	J. McDermott.....	99
14 do ...	8 50 a m	16	Fret	J. W. Miller	H. McAuley..... ...	9
14 do ...	11.00 p.m	.....	Garage.....	....	Chas. McHugh.....	18
16 do ...	1.00 a m.	Spécial.	Fret	A. Bernier.....	D. McQuarry	90
19 do ...	10.00 p.m.	.....	Garage.	....	P. Fogarty	27
22 do ...	6.45 a m.	Spécial.	Charrue	C. B. Humphrey	Jno. Devereaux. .... / Jno. Cameron ..... / A. Sharpe	5 / 153 / 140
24 do ...	8.00 p.m.	do ...	do	....	....	.....
27 do ...	8 00 a.m.	....	Garage.	....	R. James.	48
27 do ...	11.50 a m	39	Fret.....	Jas. Daley.....	J. Morton	29
28 do ...	11.15 a.m.	50	do	L. Proulx.....	L. Boulé	117
28 do ...	7.00 p.m.	42	Train ordinaire..	— Aubin..	W. Bastain	154
29 do ...	8 30 a m	Spécial.	Fret	A. Armstrong	John Gilker.....	163
2 avril ...	8.30 a m	.....	Garage	....	P. Fogarty.....	101
6 do ...	12 30 a.m.	34	Express	A. McLellan.....	B. Lutes	147

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Shubenacadie.....	Miss McGuire...	Voyageur.	Tombe du convoi en mouvement.	Blessure légère..	
Jonct'n Harlaka	Louis Brulot...	Employé..	Tombe du convoi	do ...	
do ...	Philias Gagné.	do ...	do	do ...	
Est de Canaan...	Albert Hope....	do ...	Tombe d'un wagon fermé	Fatal	Mort accidentelle.
Jonct'n Windsor	J. E. Blair	do ...	Tombe d'un convoi	Blessure au dos.	
Trois-Pistoles....	P. Gosselin.....	do ...	En attelant des wagons.	Fatal.....	Pas d'enquête.
Moncton.....	M. Wilcox.....	do ...	do ...	Hanche écrasée..	
Assemetquaghan Est.	C. Walker and Joseph Rioux	do ...	Collision entre deux convois spéciaux.	Fatal.....	Mort accidentelle.
Nash's Creek...	McLean.....	.....	Frappé et traîné par le chasse-neige.	Pas de mal	
Jonction de Dalhousie....	C. Rushton	Employé ..	En attelant des wagons..	Blessure à la main.	
Richmond...	Jno. McEachern	do ...	do ...	do ...	
Moncton.....	Geo. Kidd.....	do ...	do ...	Main écrasée.....	
Polly Bog.....	John Pollock...	Employé...	Tombe d'un convoi fermé	Poignet démis et blessure à la hanche.	
Moncton	Geo. Oliver.....	do ...	En attelant des wagons..	Blessure à la main.	
Partague	B. Dubé.....	do ...	En protégeant le convoi.	Pied gelé	
Moncton...	Chas. Smith ...	do ...	Frappé et tombe d'un wagon à bestiaux.	Cheville cassée et blessure au dos.	
Assemetquaghan Est.	L. Levesque.....	do ...	Chasse-neige et locomotive n° 5, hors de la voie et renversés.	Fatal	do
Station St-Jean.	Wm. Kelly	do ...	En sortant le bagage.....	Blessure à la main.	
Saint-Jean	Chas. James....	do ...	Glissé du marche-pied de la locomotive.	Jambe écrasée...	
Jonct. Dalhousie	J. Carroll.....	do ...	En attelant des wagons..	Blessure à la main.	
Jonc. St-Charles	O. Fornier	do ...	A été frappé par le poteau de croisement.	Bras écrasé,.....	
Sainte-Flavie	E. Dubé.	do ...	En attelant des wagons...	Blessure à la main	
do	A. Michaud .	do ...	do ...	do ...	
Moncton	S. Boyd	do ...	do ...	do ...	
Newca tle	John Milburn...	do ...	do ...	do ...	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1885.						
7 mars ...	10.15 a.m.	Spécial.	Fret	C. B. Humphrey	T. Wilkins.....	.....
8 do ...	8.30 a.m.	.....	Garage.....	.....	Thos. Scott.....	60
15 do ...	5.40 a m.	12	Express	Y. C. Campbell	J. Clark..	149
17 do ..	7.00 a.m.	52	Omnibus.....	J. McLeod.....	T. Scott.....	37
17 do ...	8.00 a.m.	.....	Garage	.....	— Mackie	14
17 do ...	3.33 p.m.	Spécial.	Fret.....	M. Cummings	D. McQuarry	28
19 do ...	12.30 a.m.	do ...	do	H. Drummond	N. McNeil.....	91
29 do ...	11.00 a m.	do ...	do	J. E. Evans	T. Wilkins.....	53
30 do ...	7.35 p m	do ...	do	F. Morency	A. Doig.....	3
6 mai ...	1 10 p.m.	42	Omnibus..	H. Aubin.....	Jos. Scott.....	146
6 do ...	1.35 a m.	43	Fret.....	G. Maxwell.	T. G. Scott.....	141
6 do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18 do ...	10.00 a.m.	Spécial.	Fret.....	R. W. Vye	John Dalton.....	91
18 do ...	4.20 p.m.	20	Express	E. C. Davidson.....	J. McDowell.....	70
25 do ...	8.00 a.m.	38	Fret	P. Merrill	J. Stratton.	144
28 do ...	7.20 p.m	.....	Garage.....	.....	John Leonard.....	95
31 do ...	10.30 a.m.	.....	do	.....	Geo. Sears.....	94
1er juin...	3 40 p.m.	4	Omnibus.....	J. McFadyen.....	M. F. Jones.....	51
1er juin...	.....	Spécial.	Fret.....	H. Gauvreau.....	J. Valcourt.	131
3 do ...	9.00 p.m.	.....	Garage.....	.....	Chas. McHugh	18
4 do ...	4.00 a.m.	Spécial..	Fret.....	Jos. Paradis.....	J. Devereaux.	108
7 do ...	5 30 a.m.	.....	Garage.....	.....	M. O'Brien.	99
12 do ...	9.30 a m	.....	do	.....	P. Fogarty.	101
13 do ...	11 30 a m.	.....	do	.....	Jas. McDermett	99

INTERCOLONIAL

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Derby	Jos. Holland	Employé	Tomba en faisant un signal au mécanicien.	Blessé au genou.	
Campbellton	E. S. Vye	do	En attelant des wagons.	Blessé à la main.	
Sackville	— Talbot	Passager.	S'est poignardé lui-même	Pas sérieusement blessé.	
Jonc. Dalhousie	A. Nickerson	Employé	En attelant des wagons	Blessé à la main.	
Rivière-du-Loup.	— Pelletier	do	do	Poitrine écrasée.	
Beaver-Brook	A. McPherson.	do	Frappé par un morceau de torpille.	Jambe coupée	
Newcastle-Est	H. Drummond.	do	L'échelle sur un wagon fermé se brisa.	Bras cassé et coude disloqué.	
Jonct. Chatham.	H. Atkinson	do	En attelant des wagons	Main écrasée	
Saint-Alexandre	D. Fornier	do	do	Côté écrasé	
Sainte-Luce	H. Aubin	Employé	En descendant d'un wagon fermé.	Entorse à la cheville.	
Cedar Hall	C. Caron	do	Une partie de la roue motrice se brisa et passa à travers le wagon.	Blessé dans le corps.	
Hangar du term. en eau profonde, Halifax.	Thos. Kelly.	do	Portant une caisse de thé.	Clou dans la main.	
Newcastle.	— Tingley	do	En attelant des wagons	Bless. à la main.	
Valley.	E. C. Davidson	do	Glissa et tomba.	Cheville brisée	
Jonc. Dalhousie.	D. Haines.	do	Tomba d'un wagon fermé	Blessure au dos et à la cheville	
Truro	John Leonard.	do	Le tube indicat. se brisa.	Main échaudée	
Campbellton	Thos. Brown	do	En attelant des wagons	Poitrine écrasée.	
Boundary Creek.	— Wilson	do	Essayé de monter sur un convoi.	Jambe cassée	
Assemetquaghan	A. Michaud.	do	La chaîne du frein se brisa	Entorse au poignet.	
Moncton	H. Melouson	do	Pied pris dans la lisse.	Entorse à la cheville.	
Assemetquaghan	B. Dubé.	do	En accoupl. des wagons	Bless. à la main.	
Moncton	M. Russell	do	Tombé du wagon.	Deux côtes brisées.	
do	Geo. Oliver	do	En accouplant des wgs.	Poitrine écrasée.	
do	Geo. Seamons.	do	do	Bras écrasé	

13—4

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Nº du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Nº de la locomotive.
18 juin...	.....	10	Express	Jas. Millican..	.....	.....
22 do ...	9.00 p.m.	.....	Garage.....	.....	Jas. Cole.	18
24 do ...	1.45 p.m.	33	Express	J. Barry.....	A. Shickle.....	129
29 do ...	8.30 a.m.	.....	.....	....	....	.....
29 do ...	2.25 a.m.	Spécial.	Fret	J. E. Evans	Fred. Moore	5

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Salt-Springs	Un petit enfant, fille de madame J. A. McDonald.	Passager..	Morte sur le convoi	Cause naturelle.	
Moncton..... ..	F. Gayton.....	Employé.	En accouplant des wagons.	Blessure à la main.	
Lévis	S. Brosseau.. ...	Voyageur	Pris entre la clôture et le train.	Bras et clavicule brisés.	
Halifax.....	Robt. Gauld ...	Employé.	Un morceau de fer tombé du charriot.	Orteils écrasés...	
Bathurst	Fred. Robins ...	do ...	En accouplant des wagons.	Blessure à la main.	

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 4 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécanicien en chef de l'Intercolonial sur le matériel roulant et les états suivants préparés par le comptable et auditeur.

N° 1. Compte du capital.		
" 2. Compte du revenu.		
" 3. Frais de traction,	(relevé n°	1.)
" 4. Dépenses pour voitures et wagons,	("	2.)
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art,	("	3.)
" 6. Dépenses des stations,	("	4.)
" 7. Frais généraux,	("	5.)
" 8. Bilan général.		

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

Le coût du chemin et son équipement s'élevait au 30 juin 1884, à $1,284,311.97.

Il n'a été rien ajouté au compte de capital durant l'exercice.

Les bureaux généraux de ce chemin de fer se trouvent à New-Glasgow, et il est administré par un personnel stationné ici, sous la direction générale des principaux officiers du chemin de fer Intercolonial.

Les dépenses de l'exercice ont été de.....	$78,273.65
Les recettes brutes ont été de	73,050.01
	$ 5,223.64

Il est impossible d'établir une comparaison avec l'exercice précédent, parce que le gouvernement n'a pris possession de ce chemin de fer que le 9 janvier 1884.

Toute la ligne du chemin de fer et le matériel roulant ont été maintenus en bon état de service, et l'on a fait des améliorations considérables dans ces deux services pendant l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 3 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer du Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

La longueur de ce chemin est de 80 milles.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Une voie d'évitement de 950 pieds de long a été faite jusqu'à la fonderie de Matheson.

CLÔTURES.

Six milles de clôture en fil barbelé d'Everett ont été construits à la place de l'ancienne clôture formée en planches et en perches.

Des réparations considérables ont aussi été faites à l'ancienne clôture.

TRAVERSES.

Trente-neuf mille huit cent quatre-vingt-onze traverses ont été renouvelées.

NETTOYAGE, TRANCHÉES ET BALLASTAGE.

Les tranchées et les fossés latéraux ont été parfaitement nettoyés d'une extrémité à l'autre de la ligne. Trois mille quatre cents verges de ballastage ont été posées sur la voie dans les tranchées humides, et aux autres endroits où c'était nécessaire.

PONTS ET PONCEAUX.

Un nouveau pont sur chevalets a été construit sous le pont sur pilotis de Pine Tree et West River.

Trois petits ponceaux en bois de 2 x 2 ont été posés à la place de tuyaux de bois qui étaient insuffisants.

Environ 500 verges de blocaille ont été déposées pour protéger le remblai aux endroits où les eaux du printemps l'avaient endommagé.

On a construit un caisson de soixante pieds au ruisseau Brierly pour protéger le remblai.

BATIMENTS, ETC.

Une station de halte a été établie à Tracadie.

On a fait des réparations nécessaires à un nombre de stations et de plateformes.

La voie a été bien entretenue et se trouve en bon état de service.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du ch. de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 4 novembre 1885.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est.

Il se compose de:

9 locomotives,
6 voitures de première classe,
4 voitures de seconde classe,
4 wagons-poste, à bagage et messageries,
2 fourgons de conducteurs,
25 wagons fermés,
5 wagons pour les bestiaux.
70 wagons-plateformes.
150 wagons-bascules à charbon.

Deux des locomotives et deux des voitures de première classe ont été complètement réparées, aux ateliers du chemin de fer Intercolonial, et les autres ont été maintenus en bon état dans les ateliers de New-Glasgow.

Les autres locomotives auront bientôt besoin de réparations considérables; et le reste des voitures de voyageurs et à bagage devront être réparées et peinturées dans le cours de la prochaine année.

Grâce à un mauvais arrangement de certaines parties de la charpente sous les voitures à voyageurs, elles étaient très incommodes pour les voyageurs; on y a porté remède et elles portent très-bien maintenant.

Le service de l'eau est dans le même état que l'an dernier, et comme je l'ai dit dans un rapport précédent, il faudra dépenser environ $10,000 pour le mettre en bon état.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,
Mécanicien en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du ch. de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. COMPTE DU CAPITAL, 30 juin 1885. Av.

1885.		$ cts.	1885.		$ cts.
30 juin	Coût du chemin et de son équipement.....	1,284,311 97	30 juin	Gouvernement du Canada.....	1,284,311 97
		1,284,311 97			1,284,311 97

NEW-GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Dépense.		Montant.	Recettes.	Montant.
		$ cts		$ cts
Frais de traction	(relevé n° 1)	18,621 87	Transport des voyageurs	37,658 89
Dépenses pour voitures et wagons	(do 2)	10,608 88	do du fret	25,522 75
Entretien de la voie et des travaux d'art	(do 3)	25,411 18	Malles et divers	9,868 37
Dépenses des stations	(do 4)	8,537 74		73,050 01
Dépenses générales	(do 5)	15,093 98		5,223 64
			Balance	
		78,273 65		78,273 65

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

NEW-GLASGOW, N.-E, 30 juin 1885.

N° 3.—CHEMIN DE FER DU PROLONGEMENT-EST.

TRACTION—(Relevé n° 1).

—	Exercice terminé le 30 juin 1885.
	$ cts.
Appointements du mécanicien en chef, commis, frais de bureau et de voyages	1,200 79
Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs	4,657 11
Combustible	4,437 75
Huile, suif, chiffons et menus articles	1,506 10
Réparations aux locomotives, tenders et outils	6,737 44
Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	16 16
Divers	66 52
	18,621 87

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

NEW-GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

N° 4.—CHEMIN DE FER DU PROLONGEMENT-EST.

DÉPENSES DES WAGONS—(Relevé n° 2).

—	Exercice terminé le 30 juin 1885.
	$ cts.
Réparations aux voitures à voyageurs	1,534 00
do wagons-poste, à messagerie et à bagage	176 04
do wagons à fret et fourgons	2,146 78
Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	4,882 93
Huile et chiffons pour emballage	432 29
Menus articles et combustible	1,023 83
Divers	413 01
	10,608 88

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

NEW GLASGOW, N.-E., 30 juin 1885.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

—	Exercice terminé le 30 juin 1885.
	$ cts.
Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	13,511 62
Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	937 09
Traverses	5,097 53
Bois de construction, bois de service, etc , pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, abris contre la neige, clôtures, etc	3,944 18
Réparations aux quais	78 05
do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements	145 16
do chasse-neige, outillage, etc	324 87
Enlèvement de la glace et de la neige	1,249 15
Divers	123 53
	25,411 18

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

New-Glasgow, N.-E., 30 juin 1885.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dépenses des stations—(Relevé n° 4).

—	Exercice terminé le 30 juin 1885.
	$ cts.
Appointements des chefs de gare, agents, commis, opérateurs du télégraphe, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	6,902 83
Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses incidentes	1,321 72
Divers	313 19
	8,537 74

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

New-Glasgow, N.-E., 30 juin 1885.

N°. 7.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

—	Exercice expiré le 30 juin 1885.
	$ cts.
Appointements du surintendant, chefs de trains, commis, et frais de bureau et de voyages.	4,181 90
Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, commis, et frais de bureau et de voyages	1,894 55
Annonces	288 53
Dommages causés aux hommes, animaux et marchandises	85 37
Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes)	45 75
Divers, y compris les passages d'eau	8,597 88
	15,093 98

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

New-Glasgow, N.-E., 30 juin 1885.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

DT. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1885. AV.

	$ cts.	$ cts.
Frais d'exploitation—		
Balance, 30 juin 1884	2,086 87	
Frais de traction	18,621 87	
Entretien des wagons	10,608 88	
Entretien de la voie et des travaux d'art	25,411 18	
Dépenses des stations	8,537 74	
Dépenses générales	15,093 98	
		80,360 52
Compte du capital		1,284,311 97
Caisse		1,437 13
Approvisionnements		6,243 90
Stations		81 48
Chemin de fer de l'Est		907 95
Chemin de fer de Boston et Maine		84 48
T. Cooke et fils		6 75
D. Harrington		61 50
Morrison et Cie		7 58
E. Clay		1 25
Loyers		25 00
Cie de télégraphe *Western Union*		129 32
Cie Intercoloniale de messageries		30 33
Comptes des départements—		
Milice	14 50	
Postes	1,448 40	
		1,462 90
		1,375,152 06

	$ cts.	$ cts.
Compte du revenu—		
Transport des voyageurs	37,658 89	
Transport du fret	25,522 75	
Malles et divers	9,868 37	
		73,050 01
Chemin de fer de Windsor et Annapolis		0 82
do Intercolonial		5,001 32
do du Nouveau-Brunswick		155 89
do du Maine Central		388 63
Cie de vapeurs Internationale		366 84
Ligne Nationale de messageries		2 42
Chemin de fer Midland		1 55
do Canadien du Pacifique		5 00
do Grand-Tronc		1 11
do de l'Est		6 28
Cie de vapeurs Bras-d'Or		25 50
P. Paint et Cie		35 00
Banque de Montréal		1,765 95
Département des chemins de fer et canaux		2,086 87
Canada		1,292,258 87
		1,375,152 06

G. G. BULLEY,
Comptable et auditeur.

NEW-GLASGOW, N.E., 30 juin 1885.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada, sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident	Verdict du coroner
1884. 18 juillet.	8.40 p.m.	3	Train ordin.	S. McKay	H. Cummings.	...	Près Port-Mulgrave....	Wm. Levaugie.	.....	Marchant sur la voie, fut frappé par un convoi.	Fatal	Accident.
16 sept.	6.00 p.m.	Spécial.	Ballast..	Jas. Holmes ...	R. Smith	...	Près Antigonish.	R. McLeilan	do ...	Essaya de traverser la voie en avant du convoi.	Blessure légère.	
20 déc.	10.30 a.m.	do ...	Charrue	M. F. Punch...	John Dunbar .	...	Près Glenfallock.	A. McInnis.	do ...	Marchant sur la voie, fut frappé par un convoi.	Fatal	do

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 4 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885 :

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 32 milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elles les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes se sont élevées à.....	$24,451 35
Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été de.....	18,751 96
Recettes nettes.....	$ 5,699 39

Les recettes brutes indiquent une légère augmentation, comparées à celles de l'an dernier :

1884-85.....	$24,451 35
1883-84.....	23,018 93
Augmentation.....	$ 1,432 42

La voie et tous les ouvrages dépendant du chemin ont été entretenus en bon état, et quelques améliorations ont été faites.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885. AV.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1885.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
22,140 86	Entretien de la voie et des travaux d'art..... (Relevé n° 1.)	18,751 96	8,126 22	Transport des voyageurs.....	7,869 73
			13,932 84	Transport du fret.....	15,621 75
			959 87	Malles.....	959 87
878 08	Balance.....	5,699 39			
23,018 93		24,451 35	23,018 93		24,451 35

MONCTON, N.B., 30 juin 1885.

R. B. BOGGS,
Comptable, E de W.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

(RELEVÉ n° 1)—ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
$ cts.		$ cts.
5,217 62	Réparations à la voie	6,403 98
3,210 05	Rails et attaches	472 26
6,844 22	Traverses	3,196 25
276 16	Ponts	193 09
108 93	Signaux	97 59
301 66	Ponceaux et garde-bestiaux	187 43
389 78	Bâtiments et plateformes	4,671 76
.....	Quai à Windsor	556 87
13 80	Cadenas d'aiguilles	6 90
3,803 48	Clôturage	749 93
29 14	Wagons à bras et wagonnets	43 50
253 12	Outillage et réparations	210 06
435 74	Chasse-neige et flangers	722 01
1,257 16	Bureau du comptable et dépenses	1,209 29
.....	Divers	31 04
22,140 86		18,751 96

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.B., 30 juin 1885.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—UN TIERS.

Mois.	Voyageurs	Fret.	Malles.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1884—Juillet	895 67	1,199 19	80 76	2,175 62
Août	1,080 77	889 06	80 76	2,050 59
Septembre	1,049 94	1,528 19	80 75	2,658 88
Octobre	718 94	1,930 83	80 76	2,730 53
Novembre	630 92	1,859 38	80 75	2,571 05
Décembre	593 51	1,478 33	80 76	2,152 60
1885—Janvier	431 75	910 26	78 71	1,420 72
Février	305 27	920 38	78 71	1,304 36
Mars	389 73	1,376 92	78 71	1,845 36
Avril	499 12	1,261 15	79 74	1,840 01
Mai	556 87	1,105 47	79 73	1,742 07
Juin	717 24	1,162 59	79 73	1,959 56
	7,869 73	15,621 75	959 87	24,451 35

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

1885.		$ cts.	1885.		$ cts.
30 juin.	Chemin de fer de Windsor et Annapolis	2,391 38	30 juin.	Chemin de fer Intercolonial	545 95
				Compte fédéral	1,845 43
		2,391 38			2,391 38

MONCTON, N.-B., 30 juin 1885.

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 3 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

La longueur de l'embranchement est de 32 milles.

TRAVERSES.

Treize mille trois cent soixante-seize traverses ont été renouvelées durant l'exercice.

BALLASTAGE (PRÈS DE WINDSOR).

Une voie de service de 1,264 pieds de longueur a été construite dans une sablonnière d'où l'on a extrait 2,100 verges de ballast pour réparer la voie.

VOIES DE GARAGE.

Il a été établi des voies de garage à Hay's-Mill, Grooves' Road et à Mount-Uniacke.

Les voies d'évitement et aiguilles dans la cour de Windsor ont été redisposées.

CLÔTURES.

Sur l'espace de deux milles les vieilles clôtures en zig-zag ont été remplacées par des clôtures en fil de fer barbelé.

On a renouvelé sept barrières de fermes. Des réparations considérables ont été faites à l'ancienne clôture de perches.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Une nouvelle gare à voyageurs avec compartiment réservé au fret et l'habitation de l'agent a été construite à Mount-Uniacke.—Prix, $2,000.00.

Il a été construit un réservoir, y compris les tuyaux et accessoires, à environ un mille à l'ouest de la station de Mount-Uniacke.

Une nouvelle remise à foin a été construite à Windsor.

Des réparations ont été faites aux gares de Beaver-Bank, Ellershouse et Windsor.

Un entrepôt a été établi dans le hangar à fret de Windsor.

De nouvelles plateformes ont été construites à Mount-Uniacke et Windsor.

Des réparations nécessaires ont été faites aux plateformes à Beaver-Bank, Ellershouse, Newport et Windsor.

PONTS, PONCEAUX, ETC.

Le pont en bois de Carroll a été renouvelé et remplacé par un autre en fer, à une arche de 20 pieds. La maçonnerie de ce pont a été aussi examinée et complètement réparée.

Des réparations nécessaires ont été faites au bois et à la maçonnerie des ponts de Gordon et Sackville.

On a mis de nouvelles fosses-bestiaux à la Traverse de Hibbard et à Mount-Uniacke.

Renouvelé le plancher, les cales et défenses du quai de Windsor.

Les bascules de la gare de Windsor qui étaient usées et rouillées, ont été démontées et envoyées à Montréal pour être réparées. On les a ensuite replacées.

Aucun wagon n'a déraillé sur cet embranchement dans le cours de l'exercice.

La voie est en bon ordre.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

A M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef, chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DF FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, 14 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport qui suit, accompagné des comptes annuels, sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

N° 1. Compte du capital.	
" 2. Compte du revenu.	
" 3. Frais de traction.	(Extrait n° 1.)
" 4. Dépenses des wagons.	(" " 2.)
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art.	(" " 3.)
" 6. Dépenses des gares.	(" " 4.)
" 7. Frais généraux.	(" " 5.)
" 8. Relevé mensuel des dépenses.	
" 9. Compte général des approvisionnements.	
" 10. Bilan général.	
" 11. Etat comparatif des moyennes.	

Je vous transmets aussi, accompagné de relevés, le rapport du mécanicien-chef et garde-magasin.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés faits à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1884, à..	$3,654,356 00	
A déduire les remboursements à compte de la dépense antérieure..	1,487 53	
		$3,652,868 47
Auxquels il faut ajouter la dépense encourue sur l'embranchement du Cap-Traverse.....		78,444 09
Total des déboursés jusqu'au 30 juin 1885.....		$3,731,312 56

Au 30 juin 1884, le matériel roulant couvert par le compte du capital se composait de :—

20 locomotives.
16 voitures à voyageurs, 1ère classe.
14 " " 2e " et à bagage.
3 wagons-poste, et fumoirs.
175 wagons fermés et à bestiaux.
125 wagons plateformes.
3 fourgons des conducteurs.
7 chasse-neige.
6 flangers.
1 wagon du payeur.

Et pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, le matériel sur l'embranchemen du Cap-Traverse a été augmenté de:

1 locomotive.
1 voiture de 1ère classe.
1 wagon de 2e classe et à bagage.
1 chasse-neige.
1 flanger.

COMPTE DU REVENU.

Le *Northern Light* s'étant trouvé pris dans les glaces dans le port de Georgetown, vers le milieu de l'hiver, et ayant dû y rester jusqu'à l'ouverture de la navigation, le chemin de fer n'a pu transporter un grand nombre de voyageurs ainsi qu'une quantité considérable de fret qui avait été emmagasiné à Pictou pour être expédié par le *Northern Light*. Ces voyageurs et ce fret furent en conséquence transportés directement par eau à Charlottetown et autres endroits de l'île.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été	$158,588 06
Celles de l'exercice précédent	144,504 12
Augmentation	$ 14,083 94

Les recettes, par mille, ont été comme suit, pendant les deux exercices :—

1883-84	$727 98
1884-85	784 44
Augmentation par mille	$ 56 46

	Milles.
La longueur moyenne du chemin en exploitation en 1885 a été de	202⅙
Celle de l'exercice précédent	198½
Et la longueur totale du chemin en exploitation, le 30 juin 1885, était de	210

ÉTAT.

	Voyageurs.	Recettes.
1883-84	118,988	$62,926 26
1884-85	130,423	6 ,054 32
Augmentation	11,435	$3,128 06

	Tonnes de fret.	Recettes.
1883-84	51,841	$70,701 74
1884-85	57,346	74,213 84
Augmentation	5,505	$ 3,512 10

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit durant les deux derniers exercices :

1883-84	291,760
1884-85	311,443
Augmentation	19,683

Par les convois :—

1883-84	238,130
1884-85	249,878
Augmentation	11,748

Par les wagons comparé avec l'année précédente:—

1883–84	1,208,423
1884–85	1,233,476
Augmentation	25,053

Les améliorations qui précèdent dans le nombre de milles parcourus par les locomotives, les convois et les wagons, proviennent du service des convois sur l'embranchement du Cap-Traverse.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du précédent exercice, les frais d'exploitation sont comme suit:—

	Ordinaires.	Renouvellements, matériel roulant, rails et attaches.	Total.
1883–84	$216,856 67	$19,571 46	$237,428 13
4–85	180,553 54	30,653 47	211,207 01
Augmentation		$11,082 01	.....
Diminution	$36,303 13	.....	$25,221 12

Dans ces sommes dépensées pour travaux nouveaux se trouvent les suivantes:—

Amélioration, dépôt de marchandises de Charlottetown.	$ 850 00
Appareil pour le service du feu à Charlottetown	550 30
Nouvelle clôture en fil de fer barbelé entre les gares d'Ellerslie et Brae	205 00
Total	$1,605 30

L'amélioration dont il vient d'être parlé a trait à la construction d'un quai de chargement à l'extrémité ouest du dépôt des marchandises de Charlottetown. Cela donne la plus grande satisfaction aux expéditeurs ainsi qu'au chemin de fer et permet de charger les wagons des attelages directement et *vice versa*. Le quai est une structure solide, et est entouré d'une bonne clôture dont les barrières s'ouvrent sur la rue pour permettre aux attelages d'y entrer et d'en sortir. Ces barrières sont fermées à clef durant la nuit.

L'appareil pour le service du feu serait certainement d'une grande utilité, advenant un incendie à l'intérieur ou près des ateliers.

VOIE.

On a posé des rails d'acier sur un parcours de six milles et demi.

Une nouvelle voie de garage de 268 pieds de longueur a été établie à Richmond.

La voie d'évitement de Freetown a été prolongée sur une distance de deux cent soixante pieds et on en a fait une voie d'évitement complète. Ce changement était nécessaire pour permettre aux convois de se rencontrer à cet endroit.

De nouvelles aiguilles de sûreté brevetées ont été posées dans les cours de Charlottetown et de Summerside.

On a employé vingt et une tonnes d'éclisses en acier pour remplacer les éclisses en fer qui étaient brisées. Renouvelé treize cents rails en fer, sept coussinets en acier, onze paires de traverses d'aiguilles et vingt et un loquets d'arrêt, y compris les cadres d'aiguilles.

TRAVERSES.

45,634 traverses ont été posées durant l'exercice. Les traverses, sur toute la ligne à l'est d'Alberton, sont maintenant à 2 pieds d'axe en axe.

BALLASTAGE.

Pendant l'exercice il a été distribué neuf mille trois cent six verges cubes de ballast, et la chaussée a éte exhaussée là où c'ètait nécessaire.

Des fossés ont été faits sur l'espace de trente milles.

Cinquante chargements de wagons ont été enlevés de la tra [illegible] quai de Souris.

PONTS, FOSSES-BESTIAUX, ETC.

Des réparations ont été faites aux ponts à Carrols, Morell, Saint-Pierre, Naufrage et Cinq-Maisons. Tous les autres ponts ont aussi été examinés avec soin.

Quinze fosses-bestiaux ont été réparées et cinq reconstruites.

Douze longerons de fosses-bestiaux ont été renouvelés.

Il a été construit onze nouveaux ponceaux en bois pour enlever l'eau de surface.

Le drain de la gare de Summerside, qui va se jeter à la mer près du quai, a été reconstruit.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Toutes les dépendances de la gare de Charlottetown ainsi que les ateliers ont été recouverts et l'on a employé 10,000 bardeaux.

De grandes fenêtres en pente ont été placées sur le toit de la boutique des peintres. On a réparé la toiture en gravier, de la remise à locomotives. Cinq fosses de la remise à locomotives ont été reconstruites en briques cimentées, et cinq autres réparées. Renouvelé la fondation de l'atelier de la machinerie et posé un plancher de 3 pouces. On a reconstruit deux forges et les cheminées. Les planchers des bureaux de la division des mécaniciens, du caissier et du dépôt de fret, à Charlottetown, ont été renouvelés.

Tous les bureaux de la gare de Charlottetown, ainsi que ceux de la division des mécaniciens, ont été badigeonnés.

De nouvelles solives ont été posées du côté sud de la remise des convois ; cette partie du batiment a été ensuite revêtue de planches jusqu'à une hauteur de 3 pieds puis peinturée. On a coupé et enlevé sur un côté de ce batiment, les entretoises, qu'on a remplacées par des genoux afin de permettre aux grandes voitures à voyageurs d'y passer.

Un quai de chargement de 90 pieds de longueur par 30 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur a été construit à l'extrémité ouest du dépôt des marchandises de Charlottetown. Il a été entouré d'une clôture de 7 pieds de hauteur ayant 3 barrières d'une ouverture de 13 pieds. Une quantité considérable de pruche, de ballast et de fascines a été employée dans cette construction.

Le parc à bestiaux de la gare de Charlottetown a été transporté à un autre endroit.

Pour faire place au quai de chargement, à Charlottetown, il a fallu transporter le hangar à houille et la buanderie de l'autre côté de la cour. Ces deux bâtiments ont été peinturés et badigeonnés.

Le toit de la gare n° 40 et un côté des toits des remises à locomotive des stations de North-Wiltshire et de Summerside ont été recouverts. Le toit de la gare de More a été aussi en partie recouvert.

On a reconstruit les deux tiers de la plateforme de la station de Hunter-River.

Les plateformes des stations de North-Wiltshire, Elliott's, New-Annan, Travellers-Rest, Brae, Cardigan, Saint-Pierre, Douglass, Ashton et Harmony ont été reconstruites.

Des opérations considérables ont été faites au hangar à houille de Summerside. Six nouvelles portes extérieures ont été posées au dépôt à marchandises placé sur le quai de Summerside afin d'empêcher l'embrun de pénétrer à l'intérieur et d'endommager les marchandises. Les murs de ce batiment, recouverts en bardeaux, ont été réparés. La plateforme à l'avant et à l'arrière de ce dépôt de marchandises a été renouvelée.

La gare à pavillons à Brae a été reconstruite.

On a rétabli les parcs à bestiaux à O'Leary et Port-Hill.

Il a été bâti une remise pour l'usage du chef de gare à Alberton.

Les bâtiments de la station de North-Wiltshire ont été peinturés et badigeonnés à l'extérieur; plusieurs des gares à pavillons et bâtiments en dépendant ont également été peinturés à l'intérieur et à l'extérieur.

L'intérieur des gares de Georgetown, Souris, Saint-Pierre et Royalty-Junction a été badigeonné.

On a renouvelé les planchers dans les bureaux de Georgetown et Mount-Stewart, et posé des comptoirs. Un comptoir a aussi été placé dans le bureau de la gare de Saint-Pierre.

Cinq cents verges d'argile ont été employées à niveler le terrain, à l'entour de la gare, à Bear-River.

Tous les bâtiments, etc., ont reçu de légères réparations générales.

QUAIS, ETC.

Quarante-cinq tonnes de bois et bois de colombage, et cinquante tonnes de pierraille ont été employées pour réparer la levée du quai de Charlottetown, qui avait été endommagée pendant une tempête le 5 novembre dernier. Au quai de Georgetown il a été renouvelé quinze défenses et un poteau d'amarrage, et 100 tonnes de pierraille ont été employées pour les réparations.

Des réparations considérables ont été faites au quai de Summerside, et l'on a placé, des deux côtés, des défenses sur une distance de 400 pieds. Une partie de ce quai a été replanchéiée, le reste a subi des réparations générales.

Les quais de Souris et de Saint-Pierre ont aussi été réparés.

CLÔTURES.

Quatre mille deux cents vingt-deux pieds linéaires de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé ont été construites entre les stations d'Ellerslie et Brae.

Les clôtures en fil de fer barbelé ont été renouvelées sur un parcours de vingt-sept mille trois cent soixante-douze pieds.

Trois mille neuf cent quatre-vingt-huit pieds de clôtures en perches et deux mille cent quarante pieds de clôtures en planches ont été renouvelées.

On a également renouvelé quarante milles d'ancienne clôture, 228 poteaux de barrière et 123 barrières de ferme.

Mille cent soixante-quinze pieds de clôtures-paraneige, qui avaient été renversées durant des tempêtes dans le cours de l'été, ont été reconstruites.

Une grande quantité de clôtures qui avaient été brûlées ont été réparées.

SÉMAPHORE, SIGNAUX, ETC.

Le sémaphore à l'est de la gare de Summerside a été de nouveau éloigné de 600 pieds afin de mieux protéger la voie de garage.

Tout les sémaphores, cadres d'aiguilles, indicateurs, signaux télégraphiques, et toutes les lampes à l'extérieur ont été peinturés.

SERVICE D'EAU.

L'appareil Haggas est encore en usage et continue à donner satisfaction.

MATÉRIEL ROULANT.

Une nouvelle locomotive qui avait été construite pour l'embranchement du Cap-Traverse a été ajoutée au matériel roulant, et a été portée au compte du capital.

On a reconstruit dans les ateliers du chemin de fer à Charlottetown quarante-trois wagons fermés de 10 tonneaux et un chasse-neige. Ce matériel a été porté au compte de frais d'exploitation.

Le matériel roulant a reçu les réparations nécessaires et se trouve maintenant en bon état.

Il reste à construire quarante wagons fermés et douze wagons-plateformes.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats faits durant l'exercice se sont élevés à $77,039.57.

La valeur des approvisionnements restant au 30 juin 1885 était :—

Approvisionnements généraux	$60,715 89
Charbon de terre	569 57
Rails et attaches	20,948 96
Vieux matériaux, pouvant être employés	7,282 00
	$89,516 42

Les achats ont été faits en grande partie par soumissions et contrats, comme d'ordinaire.

EMBRANCHEMENT DU CAP-TRAVERSE.

Cet embranchement a été livré à la circulation le 22 janvier 1885. Partant de la ligne-mère à la station de *County Line* il se rend au Cap-Traverse, distance de 13 milles. En hiver des bateaux-traîneaux font le service des voyageurs et de la malle.

Cette ligne a été d'une grande utilité au public dans le cours de l'hiver dernier. En effet les malles qui partent le matin du Cap Tormentine sont fréquemment arrivées à Charlottetown dans l'après-midi de la même journée.

Je soumets, ci-joint, un état comparatif pour 1883-84 et 1884-85, du fret voituré et des recettes provenant de cette source.

Il me fait beaucoup plaisir de constater que les officiers et employés de ce chemin se sont acquittés de leurs devoirs d'une manière satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JAMES COLEMAN,
Surintendant.

A M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Dt.			$ cts.	Av.			$ cts.
1884.				1884.			
30 juin.....	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date	$3,654,356 00		30 juin.....	Reçu du gouvernement fédéral.....		3,652,868 47
1885.							
30 juin	MOINS—Remboursem. à compte des dépenses antérieur.	1,487 53					
			3,652,868 47	1885.			
	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1885 :— Embranchement du Cap-Traverse.....		78,444 09	30 juin.....	Reçu du gouvernement fédéral		78,444 09
			3,731,312 56				3,731,312 56

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1885.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Exercice précédent.	Dépenses.		Exercice terminé le 30 juin 1885.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1885.
$ cts.			$ cts.	$ cts.		$ cts.
65,402 87	Frais de traction	d'après relevé n° 1	55,782 13	62,926 26	Transport des voyageurs	66,054 32
36,718 15	Dépenses des wagons	do 2	45,068 63	70,701 74	do du fret	74,213 84
81,954 16	Entretien de la voie et des travaux	do 3	73,486 15	10,876 12	Malles et divers	18,319 90
24,452 59	Dépenses des stations	do 4	25,285 15			
27,900 36	Frais généraux	do 5	11,584 95	144,504 12	Total, recettes	158,588 06
				91,924 01	Balance	52,618 95
236,428 13	Totaux		211,207 01	236,428 13	Totaux	211,207 01

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885
$ cts.		$ cts.
1,281 31	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages...	1,272 61
13,404 71	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	14,148 15
16,402 69	Combustible	15,162 95
2,378 01	Huile, suif, chiffons et menus articles	2,565 63
29,346 22	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	20,178 93
340 07	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	864 53
2,249 86	Divers	1,589 33
65,402 87	Totaux	55,782 13

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES DES WAGONS—(Résumé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts.
7,239 29	Réparations aux voitures à voyageurs	7,227 24
2,163 11	do wagons-poste et à bagage	6:7 72
13,036 09	do wagons à fret et fourgons	22,057 93
11,057 06	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	11,532 16
669 17	Huile et chiffons pour étoupage	537 67
2,049 35	Menus articles et combustible	2,428 39
504 08	Divers	667 52
36,718 15	Totaux	45,068 63

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Entretien de la voie et des travaux—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885.
$ cts		$ cts.
369 96	Appointements de l'ingénieur, des commis, dépenses de bureau et de voyages	369 96
40,154 87	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores	37,911 73
14,720 13	Rails, coussinets et carvelles	11,700 35
13,457 85	Traverses	10,922 91
2,172 40	Bois de const. et de service pour réparat. aux ponts, gardes-best. et clôtures.	4,417 81
1,415 80	Réparations aux quais	953 12
4,846 52	do bâtiments	4,022 31
3,158 64	do chasse-neige, flangers et outils	2,078 63
1,657 99	Enlèvement de la glace et de la neige	1,109 33
81,954 16	Totaux	73,486 15

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dépenses des stations—(Résumé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts.
18,022 45	Appointem. et gages des chefs de gare, agents, commis, opérateurs de télégrap., préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.	18,854 89
6,430 14	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues	6,430 26
.....	Divers	.....
24,452 59	Totaux	25,285 15

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1885.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1885.
$ cts.		$ cts
5,303 87	Appointements du surintendant, des expéditeurs de convois et commis, frais de bureau et de voyages	5,249 14
5,267 94	Appointements du comptable, de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	5,167 21
480 70	Annonces	477 07
16,262 52	Dommages aux hommes, animaux et effets	239 51
342 46	Télégraphe, (non compris les appointements des opérateurs)	326 59
242 87	Divers	125 43
27,900 36	Totaux	11,584 95

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.E., 30 juin 1885.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Relevé mensuel des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles et divers.	Totaux.
1884.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Juillet	9,135 21	7,261 46	703 85	17,100 52
Août	7,500 07	6,021 46	709 18	14,230 71
Septembre	5,615 23	6,794 82	705 00	13,115 05
Octobre	7,913 17	7,895 03	726 00	16,534 20
Novembre	5,780 96	10,204 93	710 00	16,695 89
Décembre	5,279 19	6,025 71	1,651 00	12,955 90
1885.				
Janvier	3,665 25	2,874 07	2,924 77	9,464 09
Février	2,326 16	2,953 51	2,638 00	7,917 67
Mars	2,997 00	4,017 21	3,051 00	10,065 21
Avril	4,689 11	5,069 26	2,993 00	12,751 37
Mai	5,409 58	9,052 97	703 75	15,166 30
Juin	5,743 39	6,043 41	804 35	12,591 15
Totaux	66,054 32	74,213 84	18,319 90	158,588 06

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.E., 30 juin 1885.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

1884.	DT.	$ cts.	$ cts.
June 30...	Balance reportée	.....	86,076 25
1885.			
June 30...	Achats durant l'année	77,039 57	
	Frais d'autres ministères	22,687 16	
	Bordereaux	2,930 40	
			102,657 13
1885.	AV.		188,733 38
June 30...	Distribution durant l'année	.....	99,216 96
	Balance. Matériel ordinaire $60,715 89; Combustible 569 57; Lisses et attaches disponibles 20,948 96; Vieux matériel serviable 7,282 00	.....	89,516 42

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1885.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

	$ cts.		$ cts.
Matériel général	89,516 42	Compte fédéral	100,106 93
Caisse	828 13	Assurance contre les accidents	4,039 01
Stations	790 94		
Ministère de la milice	104 90		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Juge Weatherbee	30 00		
Sidney Grey	25 00		
Ministère des postes	11,823 00		
Chemin de fer Intercolonial	981 12		
Total	104,145 94	Total	104,145 94

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1885.

N° 11.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Détails.	1885.	1884.
*Longueur de la ligne	210	199½
Milles parcourus par les locomotives	311,443	291,760
do	249,878	228,130
do	1,233,476	1,208,423
Recettes de locomotives, par mille ... Cents	50·92	49·52
do la voie do ... $	784·44	727·98
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	41·65	43·55
do du fret do	46·80	48·92
do d'autres ressources do	11·55	7·53
Dépenses des locomotives, par mille :—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	4·54	4·59
Combustible	4·87	5·62
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	·82	·82
Réparations aux locomotives	6·48	10·06
Eau et réparations aux réservoirs	·28	·12
Divers	·51	·77
	17·50	21·98
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyages et de bureau	·41	·44
Total ... Cents	17·91	22·42
Traction, par locomotive et par mille	17·91	22·42
Dépenses des wagons do	14·47	12·58
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	23·59	28·08
Dépenses des stations do do	8·12	8·38
Frais généraux do do	3·72	9·57
Total ... Cents	67·81	81·03
Traction, par train et par mille	22·32	27·46
Dépenses des wagons do	18·04	15·42
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	29·41	34·41
Dépenses des stations	10·12	10·27
Frais généraux	4·63	11·72
Total ... Cents	84·52	99·28
Frais d'exploitation, par mille de la voie	1,044 72	1,191 07

* Nombre moyen de milles de chemins de fer en 1885—202⅛.

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1885.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ETAT classifié des revenus du fret, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Description du fret.		Quantités.		Tonneaux.		Montant.	
		1884.	1885.	1884.	1885.	1884.	1885.
						$ cts.	$ cts.
Avoine	Boiss.	507,291	473,657	8,624	8,052	12,103 24	10,156 09
Blé et autres grains	"	6,134	4,401	180	131	317 17	247 17
Pommes de terre et racines	"	52,164	35,999	1,565	1,080	1,736 20	1,413 21
Fleur de farine	Brls.	25,789	36,222	2,579	3,622	3,917 70	5,724 59
Maquereau	"	14,490	10,212	2,174	1,532	2,289 14	1,670 69
Hareng	"	2,449	1,798	367	268	577 68	402 47
Morue et autre poisson	"	.....	.....	200	204	421 97	434 90
Viandes et poiss. en conserv.	Caisses	26,068	35,862	912	1,255	1,623 01	2,109 13
Huîtres	Brls.	3,658	3,679	366	368	543 76	493 92
Barils de poisson	Nomb.	5,139	4,426	235	268	249 40	207 90
Bois, dégrossi et en grume	Pds. C.	110,706	101,155	2,848	2,726	2,077 98	2,142 46
Bois de service, scié	Pds L.	3,305,281	4,206,143	4,283	5,539	3,889 23	4,368 41
Bardeaux	M.	8,886	11,869	1,333	1,780	1,383 64	1,849 31
Bois de corde et éc. de pruche	Cordes	2,808	3,059	5,329	5,844	2,945 50	2,935 38
Bois à bardeaux, etc.	Wag.	64	292	669	2,837	606 25	2,746 95
Houille	"	134	123	1,351	1,403	742 10	832 64
Chaux	Brls.	3,703	3,689	377	384	426 30	424 92
Pierre à chaux	Wag.	84	162	935	1,760	283 86	567 09
Brique et pierre à bâtir	"	70	49	712	478	351 15	271 31
Vase coquillère	"	196	266	1,975	2,740	647 13	921 53
Sel		.....	.....	898	849	864 82	890 86
Bestiaux de toutes sortes	Nomb.	4,957	5,007	1,179	1,201	2,440 94	2,418 68
Foin pressé		.....	.....	67	.....	74 67	.....
Bœuf frais		.....	.....	24	33	71 33	100 61
Lard, en carcasses		.....	.....	273	322	759 38	885 99
Lard, en barils	Brls.	795	1,960	162	294	165 38	438 40
Beurre		.....	.....	43	56	136 31	170 04
Œufs	Colis.	28,175	30,856	1,005	1,091	2,517 80	2,532 15
Amidon de farine		136	62	1,362	623	1,417 62	724 08
Marchandises		.....	.....	9,814	10,606	23,805 69	24,582 36
Quaiage, remisage, etc.		.....	.....	.....	.....	1,315 39	1,549 60
		.....	.....	51,811	57,346	70,701 74	74,213 84

RELEVÉ DU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

	1884.	1885.
Nombre total transporté	118,988	130,423
Recettes	$62,926 26	$66,054 32
do pour chaque voyageur	52·88	50·65

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
CHARLOTTETOWN, 29 août 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin pour l'exercice terminé le 30 juin 1885 :—

A.—Relevé mensuel des frais de traction.
B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.
C.—Relevé mensuel du service des wagons.
D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.
E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1883-84 et 1884-85.

Il a été ajouté une locomotive à celles qu'on avait déjà ; elle a été achetée et portée au compte du capital.

En déférant à l'état D, on verra qu'il a été aussi ajouté à nos voitures à voyageurs de première et de seconde classes, à nos chasse-neige et à nos *flangers*, un de chaque espèce. Le tout a été également porté au compte du capital.

Pendant l'exercice, nous avons reconstruit quarante-trois wagons fermés de 10 tonneaux et onze wagons-plateformes de 10 tonneaux pour remplacer autant de vieux wagons de 8 tonneaux. Ces wagons ont été reconstruits au coût de $22,099.36, et cette somme est comprise dans les dépenses d'exploitation. Nous avons aussi reconstruit un chasse-neige.

Notre matériel de locomotives, de wagons et de chasse-neige dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

21 locomotives.
17 voitures à voyageurs, 1ère classe.
15 " " 2ème " et à bagage.
3 wagons-poste et fumoirs.
175 wagons-fermés.
125 wagons-plateformes.
3 fourgons de conducteurs.
1 voiture de payeur.
8 chasse-neige.
7 *flangers*.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant est en excellente condition.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

M. JAMES COLEMAN,
Surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard,
Charlottetown.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

A.—RELEVÉ des frais de traction,

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Coût de				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1884—Juillet	32,053	1,272 04	1,656 65	250 01	1,257 65	117 41
Août	31,010	1,282 25	1,351 62	226 79	1,468 20	26 22
Septembre	28,058	1,234 91	1,286 74	227 98	1,120 72	336 98
Octobre	30,231	1,255 11	1,618 55	254 10	1,439 34	144 52
Novembre	28,537	1,202 77	1,503 07	240 57	2,104 12	32 05
Décembre	23,550	1,093 81	1,416 84	213 09	2,605 44	51 22
1885—Janvier	21,186	1,204 27	1,179 43	194 96	2,202 47	25 87
Février	20,652	1,178 97	1,259 98	198 96	1,918 60	87 70
Mars	23,315	1,325 23	1,463 02	231 75	2,013 74	14 64
Avril	20,848	1,112 49	1,061 10	171 61	1,871 94	10 25
Mai	22,306	1,021 79	860 62	177 91	131 36	3 67
Juin	29,697	964 51	505 33	177 90	2,045 35	14 00
Totaux	311,443	14,148 15	15,162 95	2,565 63	20,178 93	864 53

DU PRINCE-EDOUARD.

DES MÉCANICIENS.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Diverses, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Diverses.	Total.
$ cts.	$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
231 86	4,785 62	3·97	5·16	0·78	3·92	0·37	0·73	14·93
133 95	4,489 03	4·13	4·35	0·73	4·73	0·09	0·44	14·47
199 52	4,406 85	4·40	4·59	0·82	3·99	1·19	0·71	15·70
279 69	4,991 31	4·15	5·35	0·84	4·76	0·48	0·93	16·51
217 68	5,300 26	4·21	5·27	0·84	7·37	0·11	0·77	18·57
301 36	5,681 76	4·64	6·01	0·90	11·07	0·22	1·28	24·12
385 49	5,192 49	5·68	5·57	0·92	10·39	0·12	1·82	24·50
286 11	4,930 32	5·71	6·10	0·96	9·29	0·43	1·38	23·87
281 00	5,329 38	5·68	6·28	0·99	8·64	0·06	1·20	22·85
189 08	4,416 47	5·33	5·09	0·82	8·98	0·05	0·91	21·18
179 84	2,375 19	4·59	3·85	0·80	0·59	0·01	0·80	10·64
176 36	3,883 45	3·25	1·70	0·59	6·89	0·04	0·60	13·07
2,861 94	55,782 13	4·54	4·86	0·83	6·48	0·28	0·92	17·91

J. UNSWORTH,
Méchanicien-chef et ingéniur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Éclaireurs.	Avec convois.	A vide.	Pour les garages.	Total.
1884—Juillet	4,295	11,531	13,960	3,000	44	28,535	250	6,268	35,053
Août	3,938	11,504	13,824	970	17	26,315	171	6,192	32,678
Septembre	3,858	10,634	13,178	2,643	40	26,495	201	5,297	31,993
Octobre	4,169	11,145	13,824	2,987	.....	27,956	121	5,903	33,980
Novembre	3,730	10,545	12,781	2,198	.....	25,524	153	5,590	31,267
Décembre	2,999	4,096	14,080	.....	.....	18,176	.....	5,374	23,550
1885—Janvier	3,000	2,253	13,907	.....	408	16,568	134	4,484	21,186
Février	2,965	1,963	12,155	.....	2,406	16,524	52	4,076	20,652
Mars	3,521	2,452	13,497	.....	2,906	18,855	86	4,374	23,315
Avril	3,121	2,453	13,196	.....	232	15,881	184	4,783	20,848
Mai	3,039	2,646	14,043	274	154	17,117	116	5,370	22,603
Juin	3,327	10,642	13,362	.....	.....	24,004	74	5,619	29,697
Totaux	41,962	81,864	161,807	12,072	6,207	261,950	1,542	63,330	326,822

DU PRINCE-EDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation pour 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
161,865	.....	5·68	8·16	4·61	15,447	1,500	1,107	644	44·06	4·27	3·15	1·83
138,750	.....	5·28	8·30	4·24	12,060	1,355	1,013	497	36·90	4·14	3·10	1·52
146,850	.....	5·55	8·29	4·59	12,584	1,503	1,051	470	39·33	4·70	3·28	1·46
154,042	.....	5·51	8·15	4·53	15,219	1,449	1,085	540	44·78	4·26	3·19	1·50
124,245	185	4·86	8·38	3·97	13,559	1,227	970	466	43·36	3·93	3·10	1·49
92,015	2,803	5·06	7·85	3·90	10,900	934	732	425	46·28	3·96	3·10	1·80
75,655	2,215	4·68	7·06	3·57	9,191	932	686	380	43·38	4·39	3·23	1·79
63,746	6,963	4·51	6·96	3·08	9,536	972	709	355	46·17	4·70	3·43	1·71
80,913	6,918	5·07	6·62	3·47	9,254	1,084	937	425	39·69	4·64	4·01	1·82
81,099	1,156	5·18	6·68	3·89	8,350	886	738	352	40·05	4·24	3·54	1·68
103,661	185	6·05	7·43	4·58	9,281	874	742	351	41·06	3·86	3·28	1·55
107,625	.....	4·48	8·92	3·62	9,319	1,187	934	495	31·38	3·99	3·14	1·66
1,330,466	20,425	5·20	7·79	4·07	134,700	13,903	10,704	5,400	41·21	4·25	3·27	1·65

* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons pour l'exercice expiré le 30 juin 1885.

Mois.	Voiture de 1re classe.	De seconde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plate-formes.	Total.
1884—Juillet	30,360	31,001	11,642	46,381	42,541	161,865
Août	28,800	31,892	14,511	39,900	23,647	138,750
Septembre	24,090	29,251	7,751	42,262	43,496	146,850
Octobre	27,963	32,044	5,917	47,767	40,351	154,042
Novembre	23,743	28,673	3,721	49,769	18,339	124,245
Décembre	18,621	20,480	6,734	34,881	11,299	92,015
1885—Janvier	16,336	15,662	7,015	22,800	13,842	75,655
Février	14,346	14,176	5,146	16,346	13,732	63,746
Mars	15,511	15,531	5,464	21,772	22,635	80,913
Avril	16,110	16,707	7,891	28,206	12,185	81,099
Mai	17,209	18,475	6,045	44,559	17,373	103,661
Juin	25,339	26,304	7,087	36,503	12,392	107,625
Totaux	258,368	280,196	88,924	431,146	271,832	1,330,466
MOINS—Ballastage	140	3,716	3,544	301	89,289	96,990
Balance	258,228	276,480	85,380	430,845	182,543	1,233,476

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

D.—ETAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1884 et 1885.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	*Flangers.*	Total.
		1re classe.	2e classe et bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux	Plateformes.	Fourgons.	W. du pay.	Total.			
Disponibles le 30 juin 1884, propres au service.....	20	16	14	3	134	119	3	1	290	7	6	13
do do condamnés	.....	.....	.....	.....	41	6	...	...	47	...	...	....
Total du matériel, 30 juin 1884	20	16	14	3	175	125	3	1	337	7	6	13
Achetés et portés aux frais d'exploitation	1	.....	.....	.....	.....	.....	...	...	.....	...	...	....
Construits aux ateliers du chemin de fer de Charlottetown et portés au compte du capital.....	.....	1	1	.....	.....	.....	...	...	2	1	1	2
Total du matériel, 30 juin 1885	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1884.....	.....	.....	.....	.....	41	6	...	...	47	...	...	....
do pendant l'année.....	.....	.....	.....	.....	42	17	...	...	59	1	...	1
			.....	.....	83	23	...	...	106	1	...	1
Moins—reconstruits	.....	.....	.....	.....	43	11	...	...	54	1	...	1
Ajoutez ceux qui sont propres au service et qu'on est à réparer.....	.....	.....	.....	.....	40	12	...	...	52	...	...	....
	21	17	15	3	135	113	3	1	287	8	7	15
Total du matériel.....	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E.—ETAT COMPARATIF des dépenses du département des mécaniciens, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

—	1884.	1885.
Milles parcourus par les convois	238,130	249,878
do locomotives	291,760	311,443
do wagons	1,208,423	1,233,476
do chasse-neige	22,990	20,425
	$ cts.	$ cts.
Frais de traction	65,402 87	55,782 13
Coût des réparations aux wagons	22,438 49	29,902 89
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage	669 17	537 67
do des réparations aux voitures à voyageurs	7,239 29	7,227 24
do do wagons-poste et aux wagons-fumoirs	2,163 11	617 72
do do wagons à fret et fourgons	13,036 09	22,057 93
Frais de traction par 100 milles parcourus par les convois	27 46	22 32
do do do locomotives	22 41	17 91
do do do wagons	5 41	4 52
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	9 42	11 60
do do do locomotives	7 69	9 60
do do do wagons	1 85	2 42
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois.	0 28	0 21
do do do locomotives	0 09	0 17
do do do wagons	5 47	0 04
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois.	3 04	2 89
do wagons-poste et aux wagons-fumoirs	0 90	0 24
do wagons à fret et fourgons	5 47	8 82

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Tableau des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1885.

Date.	Heure de la nuit ou du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des personnes.	Voyageur ou employé	Détails de l'accident.	Caractère de l'accident.	Verdict du coroner.
1884.												
14 août	6.10 a.m	6	Mixte.....	J. Thomson....	J. Hughes.....	11	Summerside	James Daly	Employé..	Tombé du haut du wagon.	Foulure à l'épaule.	
8 sept.	6.00 p.m	5	do	do ...	W. Watson....	11	Embranch. Nod..	W. Watson.....	do ...	Collision entre le train et le wagon-plateforme.	Grièvement blessé.	
8 do	6.00 p.m	5	do	do ...	do	11	do	H. Craswell	do ...	do do ...	do	
11 oct.	11 a.m..	13	Garage....	G. W. Hibbert	C. Moore.....	16	Georgetown	Frank Doucette.	do ...	Tombé du devant de la locomotive.	Jambe cassée; mort de la gangrène	
1885.												
5 mai	6.20 a m	8	Mixte.....	J. R. Scott	A. J. McLaine.	13	Près Souris.....	W. D. Cantwell	do ...	Tombé entre le tender de la locomotive et les wagons-plateforme.	Jambe cassée; et épaule disloquée.	

JAMES COLEMAN,
Surintendant.

ANNEXE No 6.

No 1.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 27 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les divers travaux dont j'ai le contrôle, pour l'exercice 1884-85, expiré le 30 juin dernier, ainsi que le demande votre lettre portant le n° 66,812.

Ces travaux sont le canal Lachine et le canal Beauharnois sur le Saint-Laurent, le canal Chambly avec l'écluse et le barrage de Saint-Ours sur la rivière Richelieu.

Ces travaux ont été tenus en bon ordre, sans accident, ni interruption du trafic.

Des états sont annexés indiquant les sommes perçues pour amendes, dommages, etc., avec les rapports mensuels des niveaux d'eau observés aux extrémités d'aval et d'amont de chaque canal et sur les deux buscs de l'écluse de Saint-Ours.

Canal Lachine.

Tous les travaux ont été tenus en bon ordre, et il n'est survenu aucune interruption du trafic pendant la saison de navigation.

Ce canal a été fermé par la glace le 30 novembre 1884, et rouvert au trafic le 4 mai 1885. Il a été vidé le 23 avril, mais par suite d'une crue très subite du Saint-Laurent, causée par le refoulement des glaces en amont du pont Victoria, et qui inonda la Pointe-Saint-Charles, le village Saint-Gabriel et les terrains avoisinants, le canal dut être de nouveau rempli le 25 afin de protéger l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre. Des chaussés en terre furent aussi élevées autour du bassin Wellington et d'une partie du chemin de halage entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, pour empêcher les flots de l'inondation de faire irruption dans le canal. L'eau baissa rapidement après s'être élevée à 9 pouces de la crête du couronnement du bassin Wellington; on put alors vider de nouveau les deux biefs d'amont le 27, et exécuter les réparations nécessaires au-desssous de la ligne d'eau.

Le principal ouvrage effectué dans l'année et qui est imputable au compte des réparations, a été le renouvellement des semelles, du pied des poteaux et d'une grande partie des planchers des deux hangars de Saint-Gabriel, pour lequel fut accordé un crédit spécial. Ces travaux ont été faits dans le cours de l'hiver.

A raison de la baisse des eaux du lac Saint-Louis et de l'épaisseur extraordinaire de la glace dans le canal, la quantité d'eau fournie par celui-ci devint insuffisante pendant quelque temps et les moulins et manufactures qui en dérivent leur force motrice ne purent marcher qu'alternativement, la moitié d'entre eux le jour et l'autre moitié la nuit. Du 16 février au 14 avril, on dut adopter ce moyen pour ne pas abaisser le niveau du bief supérieur, abaissement qui aurait causé celui de la glace et entraîné des déplacements des murs latéraux. En effet la glace était épaisse de 3 pieds, et pendant cette période il ne restait que 8 pieds 10 pouces d'eau, au minimum, et 10 pieds 11 pouces au maximum, sur le seuil d'amont de l'écluse de garde à Lachine.

L'écluse et l'entrée nouvelles de Lachine ont été livrées au trafic, complétant l'ouverture à la navigation du système des écluses nouvelles et du canal élargi.

On a fait les réparations ordinaires aux écluses, déversoirs, ponts, bâtiments, etc., partout où elles étaient nécessaires, et le tout a été tenu dans le meilleur état.

On a retouché les chemins de halage et nettoyé tous les drains et fossés. Les chemins et les approches des hangars à farine, des quais et des ponts, ont été aussi réparés et tenus en bon état.

On a fait quelque dragage, imputable au compte de la construction, entre le grand chenal du canal et le bassin de Cantin, en amont de l'écluse Saint-Gabriel, pour creuser cet espace à une profondeur de 13 pieds.

J'appellerai derechef l'attention sur le manque de bômes qui se fait sentir au nouveau bassin de bois de service sur la section n° 1, à Lachine, et aussi sur l'urgente nécessité d'un système approprié d'éclairage des nouvelles écluses et bassins à l'extrémité d'aval du canal.

TRAVAUX DONNÉS À L'ENTREPRISE.

Ponts.

Deux ponts composites ont été construits par M. John McDougall dans le cours de l'hiver. Ils remplacent les vieux ponts de bois de la Côte Saint-Paul et du chemin Brewster ou Napoléon.

Chemin macadamisé—De Lachine à la Côte Saint-Paul.

Les entrepreneurs de ce chemin, et de la clôture en pierre qui le sépare des fermes adjacentes, ont fait des progrès satisfaisants. La clôture a été achevée dans l'automne de l'année dernière, et le chemin le sera à la fin de la saison.

Bassins Saint-Gabriel nos 3 et 4.

On a poursuivi les travaux sur ces bassins, jusqu'à ce qu'ils aient été arrêtés par les gelées en décembre dernier. Ils ont été repris de bonne heure au printemps, et à l'expiration de l'exercice, ils étaient assez avancés pour faire augurer avec certitude un prompt achèvement de ce qui reste à terminer, et qui consiste surtout en quais et en chemins.

Travaux d'élargissement.

Lors de mon dernier rapport, tous ces travaux étaient achevés, et les entrepreneurs avaient réglé de compte, sauf sur la section n° 11. Sur cette section, les travaux de creusage et de curage sous l'eau furent complétés le 19 juillet 1884; et de cette date au 27 septembre, on a employé un certain nombre d'hommes à nettoyer le fond avec des dragueurs à cuiller et une chèvre. Dans cette période aussi les murs reposant sur le coffrage de 30' furent retouchés, et le remplissage entre les murs fut achevé et régalé.

Le 27 septembre, on fit l'épreuve complète du fond des travaux d'excavation sous l'eau par des jaugeages embrassant toute la largeur du chenal, à un niveau de trois pouces au-dessus du fond.

CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1884, et ouvert à la navigation le 3 mai 1885. Il n'y est arrivé aucun accident, et partant la navigation n'y a pas été interrompue pendant le dernier exercice.

ÉCLUSES ET PORTES D'ÉCLUSES.

On a construit et posé une paire de portes à l'extrémité d'amont de l'écluse n° 9. On a enlevé et démonté les vieilles portes, et on a commencé la construction d'une autre paire de portes pour l'écluse n° 10. On a aussi fait diverses petites réparations aux portes des écluses nos 6, 9, 10 et 12.

Deux paires de portes ont été aussi construites pour l'écluse de la rivière Yamaska, et elles seront bientôt posées.

Les pièces de bois servant à la suspension des portes d'aval des écluses nos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13, ainsi que les passerelles des écluses nos 6, 7 et 8 ont été mastiquées et on leur a donné deux couches de peinture.

On a renouvelé trois poteaux de défense à différentes écluses, et on en a réparé plusieurs autres.

PONTS.

Il a été construit deux ponts tournants, dont l'un a été posé à l'écluse n° 9, et l'autre le sera sous peu à l'écluse n° 13. Ces ponts sont d'un pied plus larges qu'auparavant, pour permettre aux cultivateurs d'y passer plus aisément avec leurs moissonneuses.

Il a été fait des réparations considérables aux ponts des écluses nos 7, 8 et 10.

Les culées et piles ainsi que les boîtes à lest de ces ponts ont été renouvelées. Beaucoup des ponts de déversoirs ont été en partie renouvelés ou réparés ; et beaucoup des petits ponts sur les fossés et les décharges ont été reconstruits, tandis que d'autres ont été réparés.

LEVÉES, BARRAGES, DIGUES.

Les digues de Hungry-Bay ont été réparées, et il en a été exhaussé une partie considérable.

Le barrage de l'île aux Chats est à présent occupé par la compagnie du chemin de fer du Canada et de l'Atlantique, qui l'a sous ses soins, et elle y a posé sa voie ferrée.

Il a été construit un quai devant le barrage de la Grande-Ile sur toute sa longueur. Ce quai a été bien fini, rempli de pierre et couvert de gravier. Il offre beaucoup d'avantages à la navigation.

Le quai d'aval, au sud, au pont de Saint-Timothée, et celui d'amont, du côté nord, ont été reconstruits au-dessus de la ligne d'eau. Tous les autres quais ont été tenus en bon ordre.

On a exhaussé la chaussée du canal sur bien des points, et réparé les murs de revêtement. Tous les puisards d'aqueduc, les fossés latéraux et décharges ont été nettoyés l'été dernier, et au printemps on les a débarrassés de la neige et de la glace.

On a aussi, comme d'habitude, fauché les mauvaises herbes de chaque côté du canal, en temps voulu.

On a posé 110 poteaux d'amarrage neufs, et on en a relevé et consolidé nombre d'autres.

CONSTRUCTIONS, CLÔTURES, ETC.

La maison des éclusiers de l'écluse n° 11 a été rebâtie. Il a été fait des réparations considérables à la maison du maître-éclusier de l'écluse n° 6. Toutes les autres maisons et leurs dépendances ont été bien entretenues.

Le terrain adjoignant la demeure du surintendant a été nivelé, clôturé et planté d'arbres.

On a réparé les clôtures aux maisons du percepteur et des éclusiers des écluses nos 8 et 12, et à l'atelier du gouvernement.

Une petite construction de 13½ pieds sur 18 a été érigée pour les éclusiers de l'écluse n° 9.

Deux nouveaux chalans ont été construits et les autres réparés.

DRAINAGE.

Outre le nettoyage des fossés dont il a été déjà fait mention, celui du côté sud du canal en aval de Valleyfield a été élargi et creusé sur quatre pieds de largeur et sur une longueur de 3,500 pieds.

LAC SAINT-FRANÇOIS.

Du côté nord, entre Coteau-Landing et Saint-Zotique, la rive a été emportée au point de rendre dangereux le chemin public. Pour empêcher les eaux du lac d'empiéter davantage sur la terre ferme et le chemin d'être détruit, on a construit aux endroits les plus exposés un mur de revêtement en pierre sèche, sur un lit de fascines, et cela sur une longueur totale de 3,494 pieds.

Ces travaux furent suspendus le 24 octobre 1884, le crédit étant alors épuisé. Le mur n'a été nullement endommagé par la glace ou l'eau haute, et a répondu sous tout rapport à ce qu'on en attendait.

Ce mur devrait être prolongé sur une longueur de 8,450 pieds aux endroits de la rive qui souffrent encore du dommage résultant de la même cause.

CANAL CHAMBLY.

Le canal a été clos par la glace le 30 novembre 1884, et rouvert le 4 mai 1885. Il n'y est survenu aucun accident ni d'interruption d'aucun genre.

Les travaux effectués dans le cours de l'exercice se divisent en deux parties : " Réparations ordinaires," et " Améliorations imputables au revenu."

Voici quelles ont été les principales réparations ordinaires :—

ÉCLUSES.

Ecluse n° 1.

Dans le mois de juillet, des parties des murs de retour de cette écluse, à l'extrémité d'amont, ont été démolies et reconstruites, et deux nouvelles passerelles ont été posées au-dessus des portes d'aval.

Ecluse n° 2.

Une nouvelle vanne avec sa charpente, et deux passerelles neuves y ont été posées.

Ecluse n° 3.

Une nouvelle vanne avec sa charpente a été construite et les portes d'aval ont été pourvues de passerelles neuves.

Ecluse n° 4.

Une paire de portes neuves a été placée dans les enclaves d'amont et de nouvelles passerelles ont été faites pour les portes d'aval.

Ecluse n° 5.

Un nouveau balancier et deux passerelles ont été faits pour les portes d'amont.

Ecluse n° 6.

Les quais à l'extrémité d'aval ont été partiellement reconstruits et on a posé de nouveaux poteaux de défense.

Ecluse n° 7.

Une tranchée a été pratiquée en arrière du mur et remplie de corroi pour empêcher la fuite de l'eau. Une vanne neuve et une paire de passerelles ont été posées aux portes d'aval.

Ecluse n° 9.

Les barres du haut des portes de l'écluse ont été renouvelées et deux nouvelles vannes ont été construites et posées.

Les murs de toutes les écluses ont été jointoyés au ciment de Portland dans le cours du mois d'avril.

PONTS ET DÉVERSOIRS

La vieille pile en pierre du pont n° 1 a été démolie et reconstruite avec du bois équarri, et on a fait du plancher là où c'était nécessaire sur les autres ponts.

Le pont tournant n° 3 a été remplacé par un neuf. Six ponts de chemin de halage ont été reconstruits sur l'île Sainte-Thérèse.

Les déversoirs n°s 1 et 2 ont été réparés, et des réparations provisoires ont été faites au déversoir de Fryer, qu'on se propose de reconstruire au printemps prochain.

CHAUSSÉES ET FOSSÉS.

Dans le cours du mois d'avril, le perré entre les écluses n°s 1 et 7 a été réparé et le fond a été débarrassé de toutes les pierres détachées.

Trois aqueducs et six milles de fossés latéraux ont été nettoyés.

Cent cinquante poteaux d'amarrage ont été faits et placés sur la chaussée aux endroits nécessaires.

CONSTRUCTIONS ET CLÔTURES.

Les réparations nécessaires ont été faites aux maisons des éclusiers et des gardiens de ponts.

Les clôtures longeant la ligne du canal ont été réparées et reconstruites en différents endroits.

QUAIS.

Environ soixante pieds du quai en amont de l'écluse n° 7 ont été planchéiés de nouveau et des poteaux neufs de défense ont été posés. Il a été réparé et renouvelé une partie du plancher du quai en aval de l'écluse n° 9 à son extrémité inférieure.

CHALANS.

Quatre chalans ont été réparés et calfatés, et deux d'entre eux ont été peinturés.

TRAVAUX D'AMÉLIORATION—(IMPUTABLES AU REVENU.)

Cure-môle.

Le cure-môle qu'on avait employé en aval de l'île Sainte-Thérèse fut envoyé à l'écluse de Saint-Ours le 6 juillet 1884, et renvoyé au canal Chambly le 5 septembre, où l'on s'en servit jusqu'à la clôture de la navigation pour approfondir différents endroits depuis le déversoir n° 3 (celui de Fryer) jusqu'à un point un peu en aval de l'écluse n° 6. Les déblais furent employés à exhausser et à élargir la chaussée, et le reste fut mis en dépôt pour les besoins futurs.

Au printemps, la flotte de dragage fut réparée à fond, et à l'ouverture de la navigation, le cure-môle se rendit à Saint-Jean, où il continua de creuser différents endroits entre le pont de Langelier et celui de Jones. Les déblais furent mis en partie sur les quais et les jetées.

Le cure-môle a ordre de partir pour le canal Beauharnois après le 1er juillet.

ÉCLUSES.

Dans le cours de l'hiver et du printemps, on a démoli et reconstruit les murs en retour en amont, les murs d'enclave, et les bajoyers des deux côtés de l'écluse n° 4; les neuf rangs inférieurs sont refaits en bois, avec remplissage de béton en arrière, et la partie supérieure est reconstruite en pierre de taille avec du mortier de ciment.

Le mur du côté est de l'écluse n° 5 a été démoli et reconstruit de la même manière.

RIVIÈRE RICHELIEU.

On fait une exploration à fond et des sondages dans la rivière Richelieu à partir d'un point à aval de Saint-Jean jusqu'à Rouse's-Point.

En rapport avec cette exploration, des bornes-repères ont été posées en permanence sur des terrains appartenant au gouvernement à divers endroits le long de la rivière entre la frontière provinciale et Sorel.

Je transmets ci-joint un rapport détaillé fait par M. L. G. Papineau sur les travaux d'amélioration exécutés à l'écluse de Saint-Ours et sur le relevé hydrographique du Richelieu depuis Rouse's-Point jusqu'à Saint-Jean, P.Q.

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

La navigation s'est fermée à cette écluse le 26 novembre 1884, et rouverte le 23 avril 1885. Le crue des eaux ne permit pas de se servir des écluses dans la période allant du 25 avril au 1er mai, et pendant laquelle les navires ont passé par-dessus le barrage.

Il n'y a pas eu d'autre interruption.

Six nouveaux caissons ont été construits, deux en amont de l'écluse, du côté de l'île, et quatre en aval de l'écluse—deux de chaque côté du chenal.

Une des portes d'aval de l'écluse a reçu des chaînes neuves, et les autres chaînes ont été examinées et réparées par le plongeur.

Le revêtement en pierre sèche en aval de l'écluse a été démoli et reconstruit. Les vieux caissons à chaque extrémité de l'écluse ont été réparés, et un des nouveaux caissons en amont de l'écluse, qui avait été déplacé par la glace, a été remis à sa place.

Il a été fait un débarcadère au caisson d'amont sur l'île, et on a pratiqué un chemin d'à peu près 100 pieds de long, avec des poteaux d'amarrage, pour faciliter le halage des trains de barges venant d'aval.

La glace a été coupée autour des portes de l'écluse et des caissons, et les portes ont été chargées d'un grand poids pour empêcher qu'elles ne fussent levées par les hautes eaux du printemps.

Les vieilles portes d'écluse ont été démontées pour les reconstruire. Un petit magasin a été rebâti pour conserver le ciment et autres matériaux.

Les bômes ont été enlevés à l'automne et replacés au printemps.

Le barrage a été réparé et mis de niveau. Trois chargements de gravier amenés par des chalans ont été mis sur le côté d'amont pour empêcher toute fuite d'eau. Un grand bac a été construit pour le service du barrage, et un petit pour servir soit au barrage ou aux caissons.

Les réparations ordinaires ont été faites à la maison du surintendant ainsi qu'aux dépendances, aux clôtures, etc.,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. H. PARENT,
Ingénieur surintendant.

A. P. BRADLEY, écr.,
Secrétaire du département des chemins de fer et des canaux,
Ottawa.

No 2.

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

LACOLLE, 7 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport au sujet des divers travaux sous mon contrôle pendant l'exercice 1884-85.

SAINT-OURS.

Les travaux exécutés en cet endroit consistent en améliorations aux approches de l'écluse. Comme ces ouvrages furent seulement commencés en juin 1884, mais exécutés pour la plupart et terminés pendant l'exercice 1884-85, je les décrirai en entier comme appartenant à cette année.

Il s'agissait de continuer les travaux faits en 1883-84 savoir: construction de caissons détachés, servant à appuyer un système de *booms* pour guider les vaisseaux

vers l'écluse—et creusage du chenal compris entre ces caissons et les anciennes jetées en pilotis construites du côté de l'île, en amont et en aval de l'écluse.

En 1883-84, nous avions établi 6 caissons en amont et 5 en aval, et construit les *booms* nécessaires pour les relier.

En 1884-85 nous avons prolongé la ligne située en aval de l'écluse, au moyen de deux nouveaux caissons et de 2 *booms* de 125 pieds de longueur, atteignant ainsi à une distance de 750 pieds de l'écluse. De plus nous avons prolongé du côté de l'île, l'ancienne jetée en pilotis par deux caissons et deux booms placés de manière à atteindre de suite le chenal profond, qui en cet endroit se dirige vers la rive ouest. Le caisson le plus éloigné forme une nouvelle tête de jetée et est plus élevé que les autres afin d'être au-dessus du niveau de l'eau haute dès l'ouverture de la navigation. Il pourra servir à recevoir la lampe à feu rouge qui marque cette entrée; en prévision de cet usage il est muni d'un escalier depuis le niveau de l'eau basse jusqu'à son sommet. Les deux côtés exposés au courant sont inclinés à un angle de 45° et forment brise-glace.

Cette disposition est indiquée au plan général annexé à ce rapport.

Tout l'espace compris entre les jetées a été creusé à une profondeur de 8 pieds, et le chenal qui avait auparavant à peine 100 pieds de largeur, a maintenant 220 pieds vis-à-vis la nouvelle tête de jetée et s'élargit encore dans la direction de l'ouest. Le cure-môle a été occupé à cette partie depuis le milieu de juin jusqu'au 16 août, et de cette date jusqu'à son départ pour Chambly il a travaillé à l'entrée d'amont.

APPROCHES D'AMONT.

La jetée en pilotis a aussi été prolongée de 250 pieds au moyen de deux caissons et de deux *booms* pour procurer plus d'espace aux vaisseaux qui se préparent à repartir après avoir franchi l'écluse.

Le chenal a été élargi jusqu'à ces nouveaux piliers afin de permettre aux vaisseaux de les longer ou de s'y amarrer au besoin.

Il a donc été construit en 1884-85 à l'écluse de Saint-Ours 6 caissons nouveaux dont 5 de 20' x 12' et un de 25' x 15' et 6 sections de *booms* de 3 pieds de largeur et d'une longueur totale de 700 pieds.

Et le cure-môle a creusé une superficie de 10,700 verges carrées environ.

Pour éviter de donner une trop grande profondeur aux caissons, ils ont été construits sur le fond tel qu'il se présentait, et la base a été garnie de palplanches du côté du chenal, qui a été creusé ensuite par le cure-môle. Ce système a réalisé une économie notable, et comme le courant est très faible, il paraît présenter assez de sûreté contre le glissement des caissons vers le chenal. Pour enfoncer les palplanches on s'est servi d'un mouton de 1,350 lbs., auquel il a fallu une nouvelle charpente dont vous trouverez un dessin ci-inclus.

Ces travaux complètent l'entrée d'aval et répondent bien aux besoins actuels.

L'entrée d'amont pourrait être encore améliorée en prolongeant de 300 à 400 pieds la ligne des caissons du côté de terre et en ajoutant un caisson vers le bout de l'île.

Les travaux ont été terminés vers le 12 septembre 1884.

EXPLORATION.

De Saint-Ours nous nous sommes rendus à Saint-Jean, puis à la Pointe à la Mule, pour commencer le relevé hydrographique de la rivière Richelieu dans sa partie supérieure. Durant l'automne nous avons étudié l'espace compris entre les phares de la Pointe à la Mule et la Pointe aux Esturgeons; et plus particulièrement les *battures de la Pointe à la Mule*,—la *traverse de Saint-Valentin* située vis-à-vis l'entrée de la rivière du Sud—et le chenal du *côté ouest de l'Ile aux Noix*.

Les plans de cette partie de la rivière ont été envoyés au département et permettent de se rendre compte des améliorations et des modifications dont le chenal est susceptible dans ces divers endroits.

Cette exploration de la rivière Richelieu a été continuée jusqu'au 20 décembre 1884.

L'hiver de 1885 a été employé à dresser les plans de ces divers arpentages, et aussi à une étude d'un projet de tunnel sous le canal Lachine, destiné à faciliter la circulation des véhicules entre les deux tronçons de la rue Wellington, interrompue par le pont tournant qui traverse le canal.

Au mois de juillet l'exploration du Richelieu a été reprise et se continue encore en ce moment.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
L. G. PAPINEAU,
Assistant ingénieur résidant.

E. H. PARENT, écr,
Ingénieur surintendant, canal Lachine,
Montréal.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant perçu pour amendes et dommages, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
1884.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 juillet..	Steamer South Eastern.....	Cie de Navig. de Longueuil.	.....	4 50	4 50
8 sept....	B. J. Bright	Lower	4 00	0 63	4 63
26 nov	B. Melinda	Lussier	10 00	25 00	35 00
		Totaux	14 00	30 13	44 13

M. CONWAY,
Surintendant.

BUREAU DU CANAL LACHINE,
MONTRÉAL, juillet 1885.

CANAL LACHINE.

ETAT du montant perçu pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage des bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date.	Items.	Nombre.	Taux.	Montant.
			$ cts.	$ cts.
1884-85.....	Bois de chauffage	.....	.....	1,055 96
	Hivernage de bâtiments	.....	.....	136 58
	Total.....	.....	.....	1,192 54

JOHN O'NEILL,
Percepteur.

BUREAU DU CANAL,
MONTRÉAL, juillet 1885.

Canal Lachine.

Etat du montant perçu pour l'usage du bassin et des levées, bois de chauffage, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date.	Items.	Montant.
		$ cts.
1884-85.....	Usage du bassin.....	1,052 96
	Bois de chauffage	74 40
	Levées.....	82 00
	Total.....	1,209 36

J. B. DESCHAMPS,
Pour le percepteur.

Bureau du Canal,
Lachine, juillet 1885.

Canal Lachine.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1—busc d'aval.		Ecluse n° 5—busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	19 9	18 9	12 6	11 10
Août.	19 4	18 1	12 4	11 5
Septembre	18 1	17 5	11 6	11 0
Octobre	17 11	17 5	11 5	11 0
Novembre	18 9	17 4	11 7	10 8
Décembre	* 34 2	17 5	12 3	10 10
1885.				
Janvier	† 35 3	29 1	14 2	11 4
Février.....	29 11	27 0	12 2	10 4
Mars	28 1	25 0	10 4	9 0
Avril	‡ 38 6	26 2	15 5	8 11
Mai	34 1	22 10	15 7	13 11
Juin	23 0	20 10	14 5	13 2

* 30 décembre 1884.
† 7 janvier 1885.
‡ 26 avril 1885.

Canal Beauharnois.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse no 6—busc d'aval.		Ecluse n° 14—busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	12 6	12 0	13 0	12 6
Août	12 5	11 10	12 8	12 3
Septembre	11 9	10 9	12 8	12 3
Octobre	10 10	10 7	12 4	11 10
Novembre	11 2	10 9	12 4	11 9
Décembre	12 8	10 9	12 10	11 7
1885.				
Janvier	15 10	12 9	12 11	11 11
Février	22 0	16 6	12 11	11 11
Mars	22 8	16 6	11 0	9 0
Avril	17 6	15 9	13 2	9 6
Mai	16 0	14 5	12 9	12 3
Juin	14 0	13 3	13 0	12 3

Canal Chambly.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9—busc d'aval.		Ecluse n° 1—busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	11 11	9 11	9 0	7 8
Août	10 0	8 9	8 1	7 2
Septembre	8 11	8 0	7 8	6 8
Octobre	8 5	7 7	7 4	6 8
Novembre	10 3	8 2	7 6	7 0
Décembre	11 2	9 1	8 6	7 3
1885.				
Janvier	14 8	12 1	9 1	8 7
Février	12 10	11 5	9 1	8 7
Mars	13 7	12 1	8 8	8 3
Avril	21 0	13 8	11 9	8 4
Mai	19 6	14 1	11 7	10 2
Juin	14 0	11 4	10 0	8 5

ECLUSE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Busc d'aval.		Busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
1884.				
Juillet	10 7	9 8	10 5	9 3
Août	10 1½	8 5½	9 5	8 6
Septembre	8 11	7 9	8 9	8 0
Octobre	8 11	7 11	8 10	7 9
Novembre	10 5	8 1	8 9	8 2
Décembre	12 4	8 6	10 4	8 7
1885.				
Janvier	14 4	10 10	11 11	8 8
Février	13 6	11 10	9 10	9 2
Mars	12 9	10 2	9 6	8 11
Avril	23 7½	10 8	19 6½	9 2
Mai	21 11	15 0	17 7½	12 0
Juin	15 14	12 2	12 1	9 11

No. 3.

CANAUX DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

OTTAWA, 2 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les divers travaux placés sous mon contrôle. Ce rapport est divisé en deux parties, ayant chacune pour titre *Construction* et *Entretien*.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. STARK,
Ingénieur-surintendant, C. R. O.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

CONSTRUCTION.

CANAL DE SAINTE-ANNE.

Au commencement de la présente année, la construction de l'écluse et du bassin dont le contrat avait été donné à MM. Baskerville, O'Conner et Cassidy, entrepreneurs, était terminée, et les travaux de sautage et de dragage du nouveau canal conduisant

à l'entrée d'amont, confiés à MM. E. E. Gilbert et fils, avaient avancé de 700 pieds en remontant, à partir de son extrémité-est.

Le dragueur dont ces messieurs se sont servi avait commencé les opérations le 22 juillet et les avait continuées jusqu'au 24 novembre 1884.

Reprises le 15 juin, elles ont été poussées d'une manière satisfaisante. Les nombreuses améliorations faites, pendant l'hiver, aux machines et à l'outillage, ont fait avancer les travaux beaucoup plus rapidement cette année que l'année dernière.

Parvenus à un endroit favorable, les entrepreneurs ont pratiqué une tranchée allant vers le nord à travers une étroite batture et communiquant avec un autre chenal qui sert à la navigation de la grande rivière. Par le chenal nouvellement ouvert, les navires ont pu entrer dans les écluses sans interrompre les travaux de creusage et de dragage.

Dans le cas où le trafic prendrait un volume énorme ou s'il survenait un obstacle quelconque, cette tranchée serait toujours d'une grande utilité, vu surtout sa proximité de l'écluse.

Au cours de l'exercice on a construit une porte de rechange qui pourra servir à un moment donné.

CANAL DE CARILLON.

Digue et glissoire.

Les travaux exécutés ici, au cours de l'exercice, se sont bornés à prolonger les estacades et les jetées sur le côté sud des abords de l'écluse de prise d'eau, à exhausser et augmenter les jetées qui forment l'entrée de la glissoire de la Pointe-Fortune, sur l'autre côté de la rivière, et à faire à la digue des réparations qui se continuent en ce moment et tirent à leur fin.

On a bouché la brèche qui s'est produite en 1883, mais il est devenu nécessaire d'étancher et de renforcer la digue dans les autres chenaux de la rivière, au nord et au sud, car elle est visiblement affouillée. Dans le chenal du nord on a constaté qu'elle a baissé d'au moins 18 pouces. Le grand désavantage de cette digue a été l'étroitesse du radier sur le côté d'aval, car la chute d'eau passant par-dessus a causé une rupture dans le lit de la rivière, tout près de là, ce qui a mis la digue sur " le bord d'un précipice " ; en remplaçant par un fort coffrage l'espace fait par cette rupture, le radier sera prolongé et la digue appuyée. Ces travaux sont en cours d'exécution, et nul doute que, une fois terminés, la digue ne laissera rien à désirer.

Le chenal du nord sera terminé dans quelques jours, puis on achèvera dans le chenal nord tous les travaux importants qu'il reste à exécuter.

Il y aura probablement quelque chose à faire entre la glissoire et la rive sud de l'Outaouais ; mais l'eau y est trop peu profonde pour exiger des travaux quelque peu considérables.

Le printemps dernier, les glaces, en partant, ont fait beaucoup de ravages parmi les piliers et les estacades qui forment l'entrée de la glissoire et du canal.

La crue soudaine et prématurée de la rivière, créée par des inondations inusitées, souleva les glaces et les charria en masses solides avec une violence telle que tous les piliers touchés par elles furent rasés jusqu'à fleur d'eau.

Ceux qui se trouvaient à l'entrée du canal furent replacés dès que l'eau fut assez baissée pour permettre d'y travailler ; mais sur le côté de la glissoire ils furent avariés au point de ne pouvoir plus servir cette année.

CANAL DE GRENVILLE.

Entrée de Green's Point.

Les travaux achèvent. Les écluses ont été rejointoyées au commencement du printemps, en sorte qu'elles seront toujours prêtes pour le trafic. Le terrain qui les entoure a été convenablement nivelé et enclos. On a également nivelé les chemins de halage sur les biefs entre les écluses et en amont. Sur le côté nord du canal, le

long de la clôture du gouvernement, on a pratiqué une tranchée pour la protéger contre l'eau qui descend tous les printemps des terrains élevés au nord et qui emportait avec elle plusieurs verges de terre et de débris dans le canal.

Les murs de revêtement le long du bief, de l'entrée d'aval et de l'écluse d'amont, sont terminés, et on a posé des poteaux d'amarrage à des intervalles de 100 pieds entre chaque sur toute la longueur de l'agrandissement.

A l'extrémité inférieure du mur de revêtement nord de l'entrée d'aval on a construit une pile de 30 pieds carrés qui termine maintenant ce mur; on est aussi à construire dans une profondeur de dix pieds, autour de la pointe formée par le caual et la rivière, un quai en caissons où les remorqueurs pourront amarrer en attendant leur passage dans l'écluse.

Entrée d'amont.

Cette entrée, dont la construction avait été confiée à feu M. James Goodwin, a été terminée au mois de septembre 1884, par l'enlèvement, au moyen du dragueur, de débris qui étaient restés au fond du canal et qui se trouvaient au-dessus du niveau du busc de l'écluse de prise d'eau. Il n'y a pas eu besoin de faire d'autres travaux.

CANAL DE LA CULBUTE.

Les seuls travaux exécutés ici ont consisté à terminer l'effacement d'une batture qui se trouvait en amont des écluses. Un crédit de $2,000 avait été primitivement voté à cette fin.

D. STARK,
Ingénieur-surintendant, C. R. O.

ENTRETIEN.

CANAL DE SAINTE-ANNE.

Ici la navigation a été close le 24 novembre 1884 et rouverte le 5 mai 1885.

Elle n'a subi aucune interruption dans tout le cours de l'exercice.

Il a fallu réparer les estacades entre les piliers qui forment le chenal jusqu'à l'Ile Perreault, car elles avaient été avariées par la débâcle des glaces le printemps dernier. On a posé 1,000 pieds de nouvelles estacades le long du mur nord du bassin pour en protéger la maçonnerie. Jusqu'ici, et en attendant la construction d'un quai spécial, ce mur a tenu lieu de débarcadère.

On a fait aux portes d'écluses, aux bâtiments, etc., les réparations dont ils avaient besoin.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Ces canaux ont été fermés par la glace le 26 novembre 1884, et rouverts le 7 mai 1885. La circulation n'y a pas été interrompue pendant tout l'exercice. Sur le canal de Carillon, côté sud de l'entrée d'amont, il a fallu refaire une bonne partie des piliers et des estacades que la débâcle du printemps dernier avait considérablement avariés.

Les écluses du canal de Carillon n'ont pas eu besoin de beaucoup de réparations. On s'est borné à rejointoyer les murs et à peinturer les portes et leur mécanisme.

Avant l'ouverture de la navigation on a pratiqué, dans la jetée conduisant à l'écluse d'amont, une issue pour laisser passer les débris, tels que dosses, bois échappé, etc., qui parfois obstruaient complètement l'entrée et empêchaient les portes de bien fonctionner. Le but que l'on avait en vue a été atteint, et l'inconvénient n'existe plus.

Les chemins, clôtures, etc., dont le département a le contrôle, ont été bien entretenus, comme toujours.

A l'époque des hautes eaux il a fallu encore, comme l'année dernière, faire faire au chemin public un détour sur les terres voisines. On veut, cette année, l'établir de manière qu'il soit à l'abri de la crue des eaux.

CHUTE A BLONDEAU.

Il n'a pas été fait de réparations cette année, mais on a dû recouvrir en bois les murs de l'écluse pour qu'elle puisse être utilisée à l'époque des hautes eaux, alors que quelques-uns des remorqueurs se trouvent dans l'impossibilité de remonter le courant.

Les patrons de bâtiments se plaignent des dépenses qu'ils sont obligés de faire pour leur remorquage à l'eau haute, et, à ce sujet, je prendrai la liberté d'attirer votre attention sur les moyens que je suggérais dans de précédents rapports pour faire face à cette difficulté.

CANAL DE GRENVILLE.

Les réparations exécutées aux cinq écluses de ce canal n'ont pas été considérables. A deux de ces écluses les vieux appareils de suspension en chêne ont été enlevés et remplacés par des gonds de fer noyés dans la maçonnerie. Le mécanisme à suspension a subi des réparations générales, et on a posé de nouveaux boulons d'ancrage avant l'ouverture de la navigation.

Les portes et leur mécanisme ont été peinturés et les murs rejointoyés ; on a mis de nouvelles roulettes sous les portes.

Tous les ponts qui traversent ce canal sont en bon état, sauf le pont-tournant de Grenville, qui devra bientôt être refait.

On a, comme d'habitude, réparé les berges et enlevé les débris et les cailloux tout le long des biefs. Ces réparations occasionnent, tous les ans, des dépenses considérables, parce que les berges et les murs n'ont jamais été complètement terminés et protégés. Aussi, au lieu de continuer ces réparations, il vaudrait mieux recommencer tout l'ouvrage, et en ce faisant, élargir diverses parties du canal de manière à donner à celui-ci la même capacité de navigation qui existe aujourd'hui entre Grenville et Montréal.

CANAL DE LA CULBUTE.

Ici, la navigation a été close le 27 novembre 1884, et rouverte le 18 avril 1885.

On a fait quelques légères réparations aux portes des écluses.

Vingt et un bateaux, d'un tonnage collectif de 1,000 tonneaux, ont passé par le canal durant la saison.

Aux mois de septembre et d'octobre derniers, les bateaux de la Compagnie des Estacades et Piliers de l'Ottawa ont été mis dans l'écluse d'amont pour être réparés.

D. STARK,
Ingénieur-surintendant, C. R. O.

No 4.

CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, 24 août 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant sur les travaux placés sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885 :—

Le canal de Cornwall s'est maintenu en bon état jusqu'au 8 décembre, époque où il fut fermé par la glace. Rouvert à la navigation le 8 mai, il resta en bon ordre jusqu'au 1er juillet.

Les travaux exécutés au cours de la dernière saison entrent dans la catégorie des réparations ordinaires, excepté la construction d'un ponton par G. R. Miller, la réparation d'une paire de portes d'aval et d'une paire de portes d'amont, le bordage à nouveau de l'enclave d'aval de l'écluse n° 18, des réparations générales à tous les déversoirs d'alimentation et à la culée du pont de Cornwall, l'exhaussement des murs en talus et des remblais, et le nettoyage des tunnels, des fossés et des drains.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. A. MACDONELL,
Contrôleur.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

CANAL DE CORNWALL.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 15, à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 21, à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Mois.	Ecluse n° 15—busc d'aval.				Ecluse n° 21—busc d'amont.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.
1884.								
Juillet	11	8	11	5	12	0	11	4
Août	11	7	11	2	11	7	11	2
Septembre	11	11	10	10	11	4	10	0
Octobre	11	10	10	3	11	1	10	0
Novembre	10	6	10	1	11	2	9	8
Décembre	17	6	10	1	10	8	9	6
1885.								
Janvier	24	4	12	0	10	11	9	4
Février	22	0	17	0	12	2	9	0
Mars	21	10	18	2	10	8	8	7
Avril	21	2	11	4	10	7	8	5
Mai	11	3	11	1	11	0	10	0
Juin	11	4	10	11	11	9	10	0

No 5.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

MORRISBURG, 8 août 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le fonctionnement et la condition des canaux de Williamsburgh placés sous mon contrôle, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Ces canaux (qui embrassent ceux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, de la Jonction de la Pointe-des-Iroquois et des Galops) ont été fermés à la navigation le 7 décembre 1884, et rouverts le 4 mai 1885. Ils ont été entretenus en bon ordre, et la navigation n'a subi aucune interruption.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

On a placé sur les murs d'écluse une pièce neuve pour les tourillons, et on a fait d'autres réparations aux portes. On a placé des rouets neufs dans les puits et réparé les cabestans. La jetée et le brise-glace d'aval ont été réparés, et on a préparé du bois pour réparer, dans le cours de la saison, les jetées d'amont et d'aval. Les levées sont en bon état. Les maisons des éclusiers ont été recouvertes en bardeaux et réparées, et on a entouré d'une clôture le terrain sur lequel se trouve la maison du gardien.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Une des portes de l'écluse a été démontée, et on y a posé de nouvelles ventelles. Des réparations ont été faites aux portes des écluses nos 23 et 24. Quelques rouets neufs ont été placés dans les puits. On a réparé la jetée ou quai au pied de ce canal, et des réparations générales ont été faites aux levées. Le canal a besoin d'être dragué en quelques endroits.

CANAL DE LA JONCTION DE LA POINTE-DES-IROQUOIS ET DES GALOPS.

Des réparations générales ont été faites aux portes de l'écluse n° 25. Des ventelles, pièce de fondation et galets neufs ont été posés aux portes de l'écluse n° 26. On a mis des pièces coudées et des moises neuves à la porte de l'écluse n° 27. Les réparations de la jetée à la tête du canal des Galops ont été terminées, et on a reconstruit et prolongé le quai en aval du canal de la Pointe-des-Iroquois. On a ouvert le fossé sur le côté nord du canal de la Pointe-des-Iroquois. Les caves des maisons des éclusiers ont été perrées, et on y a établi des égouts. Les levées et les estacades de ces canaux ont été bien entretenues.

Les ponts-mobiles qui traversent les écluses 25 et 26 ont été réparés; on a exhaussé les pierres de pivot, ajusté les pivots et nivelé la couronne de roulement.

Le bateau-bouée a été mis en cale et complètement réparé. Les bouées, entre Johnston et Dickinson's-Landing, ont été réinstallées et tenues en place.

Vu que les eaux du Saint-Laurent sont restées hautes, l'alimentation des canaux a été facile.

Je joins à mon rapport un état indiquant le maximum et le minimum de l'eau sur les buscs des diverses écluses à l'entrée et à la sortie de ces canaux pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. G. MACDONELL,
Contrôleur des canaux de Williamsburgh.

Monsieur A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Canaux de Williamsburgh.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des différentes écluses, pour l'exercice terminé le 30 juin 885.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Mois.	Ecluse n° 22, busc d'aval.		Mois.	Ecluse n° 22, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	1885.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	11 6	10 8	Janvier	9 10	8 10
Août	11 1	10 0	Février	12 0	9 10
Septembre	10 9	10 0	Mars	9 11	8 9
Octobre	10 5	9 4	Avril	10 0	8 6
Novembre	10 0	9 0	Mai	10 7	9 11
Décembre	9 10	9 0	Juin	10 10	10 0

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Mois.	Ecluse n° 23, busc d'aval, pied du canal.		Ecluse n° 24, busc d'amont, tête du canal.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	11 5	10 11	12 3	10 11
Août	11 3	10 3	11 9	10 9
Septembre	10 10	9 9	12 0	10 6
Octobre	10 5	9 0	10 6	9 3
Novembre	10 2	8 5	9 9	8 9
Décembre	10 0	8 3	9 9	8 0
1885.				
Janvier	10 6	8 3	9 10	7 0
Février	10 11	9 2	7 9	6 9
Mars	9 6	7 5	7 10	7 0
Avril	10 2	6 6	10 0	7 0
Mai	10 7	9 11	10 6	9 10
Juin	11 2	10 1	12 0	01 0

JONCTION DE LA POINTE AUX IROQUOIS ET CANAL DES GALOPS.

Mois.	Pointe aux Iroquois. Ecluse n° 25—busc d'aval. Pied du canal.				Galops. Ecluse n° 27—busc d'amont. tête du canal.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1884.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.	Pds.	pcs.
Juillet	15	3	14	0	12	6	11	2
Août	14	4	13	4	11	8	11	1
Septembre	13	10	12	4	11	9	10	7
Octobre	13	0	11	2	11	3	10	0
Novembre	12	6	11	6	11	7	9	9
Décembre	13	4	11	2	12	0	9	3
1885.								
Janvier	13	0	9	6	11	2	8	4
Février	12	0	10	0	8	9	8	0
Mars	11	0	7	4	9	2	7	9
Avril	12	10	8	0	10	8	8	3
Mai	13	1	12	5	11	1	10	6
Juin	14	10	12	10	11	9	10	2

No 6.

CANAUX DE WELLAND.

BUREAU DU CONTRÔLEUR,

SAINTE-CATHERINE, 24 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état et le fonctionnement des trois canaux—l'ancien, le nouveau et la rigole d'alimentation—pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Les canaux ont donné satisfaction à tous ceux qui s'en sont servi, et il n'y a eu qu'un seul accident: la goëlette *Westside*, en montant, est allée donner contre le tablier du pont tournant de Humberstone, qui n'était pas encore tout à fait ouvert; le choc déplaça le pont, mais pas assez, heureusement, pour le faire tomber dans le canal. Je l'ai fait replacer en ligne avec la pile de support, en sorte que la navigation n'a pas été interrompue et qu'on a pu exécuter toutes les réparations nécessaires. Un bateau-passeur a fait le service des piétons en attendant le rétablissement de la circulation.

Depuis mon dernier rapport, j'ai placé, au pied de l'écluse n° 1 du canal neuf, un appareil à jauger les bateaux, et nous pouvons enfin contrôler le tirant de tous les bateaux avant leur entrée dans le canal par l'un ou l'autre bout, ce qui a pour effet d'empêcher leur surchargement.

Les canaux ont été fermés le 4 décembre 1884, et rouvert, le 5 mai 1885.

NOUVEAU CANAL WELLAND—DÉTAILS DES TRAVAUX DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIEN.

Division N° 1—Depuis le havre de Port-Dalhousie jusqu'au pied de l'écluse N° 13.

Chantier, Port-Dalhousie.

Fabriqué un gros tour pour tourner les poteaux d'amarrage et les cabestans. Confectionné huit barrières et bateaux pour transporter la pierre; tourné et recouvert en fer 82 poteaux d'amarrage; confectionné 390 coins de chêne et 405 augets pour les tiges de la roue hydraulique; fait diverses réparations au bureau du percepteur, aux maisons et aux bâtiments du maître du havre et du gardien de l'écluse; mis une clôture autour du havre.

Mis sur les coulisses et considérablement renforcé la came et la sonnette flottante. Renforcé et refait le cheval-vapeur. Construit et installé un grand réservoir pour fournir de l'eau à la chaudière à vapeur en cas d'incendie. Confectionné 10 grands coffres à outils, huile, houille, etc., pour les éclusiers. Fait et posé 9 enseignes de pont et poteaux-indicateurs.

Construit et terminé un puissant chalan-grue, 50 pieds de quille, 23 pieds de bau et 7½ pieds de cale, pour lever les portes d'écluses et faire les grosses réparations. Placé sur le chantier le vieux chalan à pierre qui a été converti en sonnette flottante; mis sur le chantier plusieurs portes d'écluses qui ont reçu des réparations considérables.

Construit deux wagons de tramway pour transporter les grosses pièces de fonte et les billots dans l'atelier. Construit dans la cour une grande latrine double pour les employés et les matelots. Entouré la cour d'une clôture en planches, 221 pieds de long et 8 de haut.

Le vieux chalan de levage *Red River*, a été mis sur le chantier, reconstruit et converti en bac traversier.

La vieille sonnette a été coupée en deux sur le sens de la longueur, et on en a fait deux flotteurs pour travailler autour des écluses, des déversoirs, des chalans, etc, etc. Construit deux dragues à mains pour curer les écluses, puisards, etc, etc. Fabriqué deux échelles et deux petites grues pour retirer les matériaux du pied des écluses. Reconstruit le chalan aux outils et réparé trente brouettes.

Ecluse n° 1, pont n° 1 et bief.

Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière. On a démonté la porte de droite qui a été mise sur le chantier pour réparer la vanne, et on l'a ensuite remise en place.

Construit et installé un appareil pour jauger les bateaux, afin de contrôler leur tirant.

Enfoncé 172 pilots de chêne pour former des berceaux propres à recevoir les portes de rechange; nivelé, ceinturé, entretoisé et boulonné les dits pilots. Placé sur le côté est de l'écluse, de nouveaux rouets pour la manœuvre des chaînes. Fait des réparations considérables au tablier du grand pont qui traverse le déversoir de décharge près des moulins de Neelon, et donné deux couches de peinture à ce pont. Réparé et remis en ordre l'écluse et son mécanisme. Nettoyé la chambre et les puisards au moyen de la drague, qui a enlevé de grandes quantités de vase et de pierre laissées là par les entrepreneurs. Mis des câbles de sûreté supplémentaires aux portes d'amont pour les empêcher d'être emportées.

Ecluse n° 2 et bief.

Placé un nouvel appareil de levage sur le déversoir pour lever les ventelles.

Renforcé quelques-uns des poteaux d'amarrage, afin que les plus gros bâtiments puissent y amarrer en entrant dans l'écluse.

Enlevé la vase et les rebuts des portes d'aval.

Complètement réparé le mécanisme de l'écluse.

Enveloppé les roues hydrauliques dans des boîtes pour qu'elles puissent mieux manœuvrer.

Enlevé, réparé et reposé l'appareil de fermeture du pont.

Curé la chambre et les puisards au moyen de la drague, qui a enlevé de grandes quantités de vase et de pierre laissées là par les entrepreneurs.

Mis de nouvelles ceintures aux portes d'amont.

Ecluse n° 3, pont n° 2 et bief.

Donné deux couches de peinture au pont.

Enlevé l'appareil de fermeture du pont. Construit une pile en pierre dans laquelle on a inséré un loquet. Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles; remis en ordre douze appareils d'engrenage avec axes, accouplements, roues, boîtes de roues, etc. Remplacé par des câbles d'acier les câbles de cuivre qui étaient usés. Remis en ordre la plaque tournante du pont.

Ecluse n° 4, et bief.

Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière, et reposé les portes.

Posé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles. Renforcé les poteaux d'amarrage. Fait 500 pieds de fossés d'une profondeur moyenne de 3 pieds pour assécher l'étang.

Ecluse n° 5, et bief.

Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles. Renforcé les poteaux d'amarrage. Enlevé, huilé et reposé les câbles. Placé dix nouvelles boîtes en chêne pour les tiges. Posé des câbles de sûreté supplémentaires aux portes d'amont pour les empêcher d'être emportées. Remplacé par des câbles d'acier les câbles de cuivre qui étaient usés. Fait et rempli de pierre 426 pieds de fossés au pied du remblai, et construit un aqueduc en siphon sous le chemin.

Pont n° 3, rue du Lac.

Fait 500 pieds de fossés sur le chemin de halage pour écouler l'eau aux abords du pont. Réparé les flotteurs. Posé de nouveaux boulons à goupille et de nouvelles chaînes où il en fallait. Réparé le chapeau en pierre.

Pont n° 4 (pont du chemin de fer).

Réparé les flottes et les ceintures. Posé de nouveaux boulons à goupille et de nouvelles chaînes où il en fallait.

Ecluse n° 6, et bief.

Mis 14 nouvelles boîtes en chêne aux tiges et remplacé par des câbles d'acier les câbles de cuivre qui étaient usés.

Pont n° 5, rue de Genève.

Exhaussé la pile de pierre pour y placer le loquet. Donné deux couches de peinture au pont.

Ecluse n° 7 et bief.

Remplacé par une neuve la porte d'amont de droite, qui a été réparée pour servir plus tard.

Fait 1,976 pieds de rigoles au pied du terrassement pour écouler les eaux pluviales, et 960 pieds de fossés empierrés et couverts.

Confectionné 834 pieds de chemin en bas de la levée pour se raccorder aux chemins publics latéraux interceptés par le terrassement du canal.

Enlevé la glace et la neige du fossé principal, par un très grand froid. Posé de nouvelles boîtes en chêne aux axes.

Construit un magasin de 24 sur 24 pieds, à deux étages, pour y placer l'outillage du canal, près de la maison du garde-magasin. Converti en résidence pour le gardien une maison inachevée, achetée il y a quelques années en même temps que le

terrain. Le garde-magasin se trouvera, de la sorte, toujours en mesure de faire face aux accidents.

Pont n° 6, rue Niagara.

Posé deux poteaux indicateurs et des signaux aux deux bouts du pont. Peinturé celui-ci ainsi que les clôtures des abords. Exhaussé et nivelé le chemin sur le côté sud ; de même sur le côté nord, pour détourner l'eau. Réparé complètement les défenses, ceintures et flottes. Nouveaux boulons à goupille et chaînes.

Arasé et renforcé les groupes de pilots.

Ecluse n° 8 et bief.

Mis 26 nouvelles portes en chêne aux axes. Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles.

Ecluse n° 9 et bief.

Posé des câbles de sûreté supplémentaires aux portes d'amont pour les empêcher d'être emportées ; renforcé les poteaux posés à la tête de l'écluse. Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles.

Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière de $\frac{7}{8}$ de pouce. Remis les portes en place.

Pont n° 7, (chemin de Queenston).

Peinturé le pont. Réparé les défenses et les flottes. Posé un nouveau plancher. Exhaussé et nivelé les abords pour détourner l'eau pluviale.

Ecluse n° 10 et bief.

Renforcé les poteaux d'amarrage. Placé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles. Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière de 1 pouce, et remis les portes en place.

Posé des câbles de sûreté supplémentaires aux portes d'amont pour les empêcher d'être emportées. Vidé le bief ; posé des tourillons neufs dans les ventelles des deux portes d'aval, et resserré les vis.

Pont n° 8 (chemin Homer).

Peinturé le pont. Complètement réparé les défenses, flottes et ceintures. Nouveaux boulons à goupille et chaînes, etc.

Ecluse n° 11 et bief.

Mis onze nouvelles boîtes en chêne à l'axe. Posé de nouveaux câbles, une turbine et une matrice aux portes.

Curé le radier de l'écluse pour faciliter le jeu des portes.

Ecluse n° 12 et bief.

Renforcé les poteaux d'amarrage. Posé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les portes. Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la grosse tôle à chaudière, et remis les portes en place.

DIVISION N° 2.—DEPUIS LE PIED DE L'ÉCLUSE N° 13 JUSQU'AU PONT N° 13 (MARLATT).

Ecluse n° 13 et bief, et pont n° 9.

Posé un nouvel appareil sur le déversoir pour lever les ventelles.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Posé deux câbles neufs et un engrenage intermédiaire. Peinturé le pont.

Ecluse n° 14 et bief.

Posé un collet d'acier neuf sous le manchon, et de nouvelles boîtes en chêne aux tiges.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Posé un câble neuf et une nouvelle matrice de cuivre. Posé deux plaques d'acier sous les manchons, et deux vis de rappel.

Ecluse n° 15 et bief.

Posé de nouvelles boîtes en chêne aux tiges, une vis de rappel et un câble neuf.

Enlevé les portes d'aval. Exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière et remis les portes en place.

Remplacé par une neuve une porte d'aval qui a été transportée au chantier. Port-Dalhousie, réparée et mise en réserve pour plus tard.

Bétonné le plancher de la cave de la maison de l'écluse.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 16 et bief.

Posé de nouvelles boîtes aux tiges, et quatre câbles neufs.

Un seuil de prolongement et deux matrices neuves. Renforcé les poteaux d'amarrage. Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Construit deux maisons de garde, de 8 x 10 pieds, au tunnel du chemin David.

Ecluse n° 17 et bief.

Posé de nouvelles boîtes aux tiges, et trois câbles neufs. Enlevé les portes d'aval, exhaussé les seuils avec de la tôle à chaudière, et remis les portes en place. Renforcé les poteaux d'amarrage. Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison. Posé un levier neuf pour l'arbre de la roue hydraulique, et un nouvel appui pour le levier.

Remplacé par une neuve une porte endommagée. Battu une certaine quantité de graine de trèfle pour ensemencer les berges.

Posé aux portes deux ventelles, deux câbles, trois tiges, une roue hydraulique et trois matrices de cuivre.

Ecluse n° 18 et bief.

Posé de nouvelles boîtes en chêne aux tiges, ainsi qu'un pignon neuf. Un engrenage intermédiaire, cinq câbles et deux vis de rappel aux portes.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Construit deux maisons de garde, 8 ⋈ 10 pieds, au tunnel du chemin de fer Grand-Tronc.

Ecluse n° 19 et bief.

Posé aux portes quatre câbles, une matrice, deux tiges, un mât, six ventelles et une roue hydraulique.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave de cette maison.

Posé une nouvelle vis de rappel et deux pignons.

Aveuglé une fuite dans la levée du déversoir.

Ecluse n° 20 et bief.

Posé aux portes quatre câbles neufs, trois engrenages intermédiaires, un engrenage principal, deux collets d'acier et un levier.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse et bétonné le plancher de la cave.

Ecluse n° 21 et bief.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave.

Enfoncé et couvert 95 pilots devant former un mouillage pour de nouvelles portes de rechange, transporté des portes de rechange et tirer de la pierre pour les cale.

Posé un nouveau poteau d'ancrage et trois liens neufs.

Ecluse n° 22 et bief.

Posé de nouvelles boîtes en chêne aux tiges. Posé aux portes cinq pignons, trois engrenages intermédiaires, trois tiges, une matrice et sept câbles neufs. Remplacé par une neuve une vieille porte d'amont qui a été transportée au chantier de Port-Dalhousie, réparée et mise en réserve pour plus tard. Construit une plateforme devant la maison de l'écluse et bétonné le plancher de la cave.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 23 et bief.

Posé aux portes trois câbles neufs, un accouplement et deux matrices de cuivre.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Redressé le poteau tourillon de la porte d'écluse.

Réparé un éboulis dans la levée à la tête de l'écluse.

Ecluse n° 24 et bief, et pont.

Posé aux portes six câbles neufs, deux matrices de cuivre, un engrenage intermédiaire, un pignon, deux galets.

Construit une plateforme devant la maison de l'écluse, et bétonné le plancher de la cave.

Renforcé les poteaux d'amarrage.

Peinturé le magasin, la grue et le cheval-vapeur.

Placé deux barrières au pied du pont sur la chaussée. Construit 50 pieds de clôture en planches pour guider les attelages traversant le pont du canal, 225 pieds de clôture en fil métallique barbelé et 40 pieds de clôture en planches pour enclore le chantier à la tête de l'écluse. Confectionné et posé une barrière sur le côté du chemin de halage pour empêcher les animaux d'aller sur la levée.

Construit un bureau de 12 x 16 x 10 pieds pour le gardien. Levé les portes d'aval et redressé les poteaux tourillons, mis de nouveaux seuils et ajusté deux tirants.

Pont n° 11 (pont de chemin de fer).

Peinturé les défenses du pont de chemin de fer, ainsi que la maison du gardien, et posé une corniche à celle-ci.

Ecluse n° 25 et bief, et pont.

Posé aux portes quatre câbles neufs et deux collets d'acier.

Entouré la levée et les terrains de l'Etat d'une clôture de 1,455 pieds en fil métallique barbelé et d'une clôture de 60 pieds en planches; posé deux portes.

Peinturé la maison du pont qui a reçu une nouvelle corniche et un plancher neuf. Reposé les portes et les fenêtres.

Construit 40 pieds de balustrade au bout du pont.

Installé deux planchettes d'avertissement à chaque bout du pont.

Mis 30 cordes de pierre à l'extrémité du radier du déversoir.

Paré en pierre la levée le long de Marlatt's-Pond, côté de l'ancien canal.

Démi-écluse et bief.

Enlevé et replacé vingt-deux poteaux d'amarrage entre l'écluse de prise d'eau et Allanburgh.

Enclos la berge et le terrain appartenant au gouvernement, de 1,584 pieds de clôture en fil de fer barbelé et de 214 pieds de clôture en planches, à l'est du canal. Fait et posé un vantail.

Pendu une nouvelle porte d'écluse et transporté la vieille à l'atelier de Port-Dalhousie.

Réparé et peinturé la maison de la demi-écluse et posé une nouvelle corniche.

Construit à partir de Bear's-Dams, 540 pieds de drain de 2 pieds de largeur au sommet, de 1 pied au fond et de 6 pieds de profondeur, rempli de pierres concassées, pour la décharge des eaux qui suintent du canal. Nettoyé 75 pieds de fossés entre les aqueducs pour empêcher l'eau de déborder dans le chemin pendant les crues.

Pont n° 13 (Marlatt).

Peinturé les défenses du pont.

Construit deux loges de gardien au tunnel de Marlatt, deux à celui de Higgins et deux à celui de Davidson.

Couvert en bardeaux et peinturé la maison du pont, et posé une corniche neuve.

Enlevé et remplacé trente-deux poteaux d'amarrage, du côté ouest du canal, entre le pont n° 16 et Allanburgh.

DIVISION N° 3.—DEPUIS LE PONT N° 13 (MARLATT) JUSQU'À L'AQUEDUC À WELLAND

Pont n° 14, (Allanburgh).

Réparé les flotteurs. Réparé la chaussée aux abords du pont.

Réparé les musoirs à l'entrée de l'écluse.

Réparé les portes d'écluse. Réparé le pont du chemin Hurricane.

Rempli la mare à Port-Robinson, et creusé un long fossé pour l'écoulement des eaux stagnantes à l'étang de Lowry. Rempli plusieurs marres stagnantes.

Pont n° 16 (Chemin du Quaker).

Réparé le pont avarié par le *Monteagle*. Construit un nouveau pont sur le chemin du Quaker pour passer le fossé creusé par le gouvernement, et réparé la chaussée à l'extrémité du pont n° 16 (pont du Quaker), au moyen de terrassements et d'un fossé.

Ecluse Welland (nouvelle).

Curé l'écluse. Remplacé les treuils et refait le plancher alentour. Posé de nouvelles ferrures aux vantaux d'aval, et calfater ces vantaux. Réparé les mains-courantes des vantaux et posé de nouveaux pitons aux ventelles des portes.

Posé neuf poteaux d'amarrage.

Enlevé et remplacé par des cylindres de bois les cylindres de fer de tous les treuils.

Levées.

Creusé les trous nécessaires et posé 16 poteaux d'amarrage. Peinturé ces poteaux. Réparé les levées des deux côtés du canal depuis le pont n° 13 jusqu'à Welland. Curé, ouvert et emboîté plusieurs aqueducs traversant le chemin de halage. Réparé la clôture autour du presbytère, près de Welland, et posé des planches aux portes et aux fenêtres.

DIVISION N° 4.—DEPUIS LE PONT-AQUEDUC (WELLAND) JUSQU'AU PORT COLBORNE.

Pont-Aqueduc (Welland).

Construit une cabane provisoire pour l'usage de l'inspecteur du pont-aqueduc.

Ajusté et posé solidement dans la maçonnerie deux nouveaux poteaux d'amarrage en fer.

Construit un bac de 16 pieds pour servir sur le pont-aqueduc.
Placé 280 pieds plus au sud le sémaphore du côté nord du pont-aqueduc.

Vieux pont-tournant (Welland).

Levé et réparé le vieux pont-tournant à plusieurs reprises.

Pont n° 17 (Welland).

Enlevé les fils de sémaphore de l'approche du pont-tournant, ces fils nuisant à l'entrepreneur.

Pont n° 19 (Jonction).

En bon état.

Pont n° 21 (Humberstone).

Le pont a été endommagé par la goëlette *Westsides*, qui l'a déplacé de 3 pieds vers le sud et l'a fait déjeter de 2 pieds. Plusieurs pièces de la ferrure ont été brisées.
Le pont a été levé et remis en place. Les ferrures en fonte, le double engrenage, la crémaillère, etc., ont tous été renouvelés.

Tranchés dans le roc.

Déplacé les flotteurs qui nuisaient à l'entrepreneur.
Réparé souvent les flotteurs, construit 1,300 pieds de flotteurs neufs; et mis le tout en place.

Fossés latéraux.

Construit un pont sur le fossé latéral entre Humberstone et Port-Colborne. Fait des réparations à l'entrée du fossé latéral dans le canal, du côté ouest.
Ouvert le fossé latéral entre Humberstone et Port-Colborne; ainsi que le fossé latéral de chaque côté du canal entre le chemin de fer du Grand-Tronc et le lac, et le fossé de l'ouest du canal près de Lyon's-Creek, de même que le fossé au nord de Humberstone, du côté de l'ouest et du côté de l'est du canal, entre Humberstone et Ranny's Bend.
Posé un grillage à l'aqueduc du côté de l'est du canal.

Pont n° 23 (écluse et port de Port-Colborne).

Réparé le vieux brise-lames et les maisons des éclusiers. Curé le busc de l'écluse et posé un manchon. Reposé les poteaux d'amarrage autour du port et le long des berges jusqu'au pont n° 21 (Humberstone). Réparé la jauge à l'écluse de Port-Colborne. Construit 200 pieds de tramway et des wagons, pour servir à la construction d'un brise-lames.
Construit un nouveau bateau-passeur, de 18 pieds de quille et de 5 pieds de largeur—avec siège sur les côtés et plancher à claire-voie.
Construit 1,295 pieds de clôture autour des terrains du gouvernement.

NOTES GÉNÉRALES.

Il a été souvent recours à un plongeur pour enlever la boue ou les obstacles sur les seuils d'écluse à différents endroits.
Tout le mécanisme des portes, de la turbine du déversoir de trop-plein, et des ponts a été constamment visité et entretenu. Partout les fossés et les aqueducs ont été curés et approfondis.
Le bois de dérive et les billots enfoncés ont été enlevés. On a coupé les chardons sur les terrains de l'Etat.

Amendes et dommages.

Dans le cours de l'exercice, j'ai perçu des patrons et propriétaires de navires, la somme de $762.47, en amendes imposées pour infractions aux règlements et pour

dommages causés aux constructions ; et j'ai remis cet argent à MM. H. H. Collier et W. B. Clarke, percepteurs de péages, le premier à Sainte Catherine et le second à Port-Dalhousie, selon l'état ci-attaché marqué A.

Remis à M. H. H. Collier	$335 86
Remis à M. W. B. Clarke	426 61
Total	$762 47

J'annexe aussi le relevé (marqué B) des plus hautes et des plus basses eaux sur les seuils des écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne, pour chaque mois de l'année, et un relevé comparatif de la profondeur moyenne pour les mois de juin 1884 et 1885, lequel état fait voir que l'eau a été de 8 pouces plus haute à Port-Dalhousie et de 2 pouces plus basse à Port-Colborne que dans le même mois de l'année 1884.

ANCIEN CANAL WELLAND.

DÉTAIL DES RÉPARATIONS ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES DE L'ANCIEN CANAL WELLAND.

Ecluse n° 1, pont et bief.

Posé des barrages à la tête et au pied de l'écluse n° 1, et après beaucoup de difficultés occasionnées par des fuites, on a réussi à assécher l'écluse. On a constaté que les buscs, le radier, les tabliers et les puisards avaient besoin d'être renouvelés ou considérablement réparés. Les vieilles portes ont été enlevées et remplacées par de nouvelles, qui ont été montées avec des ferrures d'un nouveau modèle. Reconstruit le mur de chute. Les buscs et le béton ont été enlevés et remplacés. Les buscs ont été couverts de fortes plaques en fer. Réparé et remplacé quelques-unes des pierres du couronnement. Enlevé et reposé le quart de cercle de rotation après en avoir rendu l'épaisseur uniforme. Posé cinq pièces de pin de 40 pieds de longueur et de 12 pouces sur 12 pouces, bien boulonnées, pour former un puisard.

Il a fallu employer jour et nuit deux pompes à vapeur pendant deux jours, et une pendant plusieurs semaines pour remédier aux infiltrations. Enfoncé douze pilots en chêne le long du chemin de halage flottant pour remplacer ceux qui étaient pourris, et couronné ces pilots. Remplacé les madriers des flotteurs là où il y avait lieu.

Ecluse n° 2, pont et bief.

Levé plusieurs fois le pont du canal. Construit une approche de pont en pierre et gravier. Ajusté les tirants du pont. Posé un nouveau couronnement à la charpente, changé les galets et ajouté d'autres galets. Posé deux pièces neuves à la couronne de rotation, et posé des madriers au tablier.

Pont tournant (sur le chemin de fer).

Levé le pont, replanchéié le pont avec des madriers de 3 pouces. Posé une nouvelle aiguille et un nouvel écriteau.

Construit en bois et en pierre une nouvelle approche au pied du pont. Exhaussé le coffrage dessous le pont, et construit en sous-œuvre des fondations en pierre. Renouvelé les pièces de bois de la couronne de rotation et mis le tout en bon état.

Pont de la rue Saint-Paul.

Enlevé les vieux madriers de la tête du pont. Posé de nouvelles longrines de 3 x 6 pouces par-dessus les anciennes de façon à uniformiser le niveau du pont d'un bout à l'autre, et posé de nouveaux madriers. Reposé et boulonné les longrines de couronnement sur le tablier. Posé un nouvel écriteau à l'extrémité nord du pont.

Ecluse n° 3, et bief.

En bon état.

Bureau du canal.

Descendre le haut du mât à pavillon. Réparé les cordages, construit sept paravents. Descendre le mât de dune du mât de pavillon ; arrangé la drisse en fil de cuivre. Replacé le mât de dune et ajusté les étais. Fait quelques réparations aux bureaux.

Ecluse n° 4, pont et bief.

Soulevé le pont du canal. Réparé le pont fixe en aval de l'écluse; posé des chapeaux de 10 pouces sur 12 pouces au sommet des chevalets, revêtu l'intérieur en planches de pin de 2 pouces pour retenir l'argile et les pierres. Posé de nouvelles longrines recouvertes en madriers de pin de 3 pouces; boulonnées de part en part sur une surface de 40 pieds sur 12. Déplacé et remis en place les ancres et le treuil de la porte d'aval du côté de la berme.

Resserré les tiges. Reparé le chemin de halage flottant. Placé un écriteau pour avertir les gens en voiture de passer au pas.

Posé des aqueducs en bois traversant le chemin de halage.

Recouvert la berme de pierres.

Ecluse n° 5, pont et bief.

Soulevé le pont du canal; posé de nouveaux galets à l'extrémité de la grande portée; ajusté les liens et les tirants.

Posé de grosses pièces sous la couronne de rotation de la tête du pont. Peinturé le pont. Construit un nouveau pont de 52 pieds sur 6 pieds de large sur le déversoir de trop-plein; posé des deux côtés un garde-corps de 2 pieds 9 pouces de hauteur. Peinturé le tout.

Posé une nouvelle tige à pas de vis à la ventelle, du côté du chemin de halage, à la porte d'amont. Transporté la maison de l'écluse à l'écluse n° 6. Démoli et reconstrui les murs en aile du déversoir de trop-plein, de façon à ce qu'ils soient 1 pied et 6 pouces plus élevés que les anciens. Jointoyé les vieux ouvrages, déchaussé et corroyé le massif des murs en aile, creusé les fondations de la culée du nouveau pont du côté de la berme.

Ecluse n° 6, et bief.

Construit un nouveau pont de 16 sur 18 pieds sur le déversoir de trop-plein à la tête de l'écluse, du côté de la berme, avec longrines de 8 pouces sur 12, recouvertes en madrier de pin de 3 pouces, et d'un couronnement de 6 pouces sur 8 boulonné aux longrines du pont.

Construit à la tête de l'écluse un nouveau pont de 12 pieds sur 8; planchéié en madriers de 3 pouces; couronnement de 8 pouces sur 8, boulonné aux longrines du pont.

Réparé les chevalets sous le pont, du côté du chemin de halage, mis des madriers neufs à l'intérieur pour retenir l'argile et la pierre. Déchaussé et reconstruit les vieilles culées du pont du chemin de halage. Revêtu les levées en pierre.

Ecluse n° 7, pont et bief.

Peinturé le pont. Remonté le treuil sur de nouvelles soles en bois. Réparé le flotteur à la tête de l'écluse.

Coursier hydraulique.

Transporté et posé sur de nouvelles fondations le bâtiment de l'hôpital qui surplombait sur le coursier. Construit un pont de 40 pieds sur 4 pieds 8 pouces, sur le coursier, en arrière de l'hôpital.

Enfoncé 398 pieds de pilotis en chêne de 9 pieds de longueur le long des parties faibles des bords du coursier. Démoli deux vieux barrages pourris près de la fonderie de McDermott, et construit à la place un barrage de 68 pieds sur 14 pieds, et aligné les portes. Construit 155 pieds de mur de soutènement des deux côtés. Corroyé et garni de palplanches les (2) barrages. Construit un aqueduc allant à la

fonderie, de 20 pieds de longueur et de 3 pieds sur 4, avec barrage et portes. Renouvelé et protégé le fond du conduit incliné au moyen de barres de fer provenant de vieilles portes, boulonnées et vissées. Construit le long du conduit incliné une passerelle de 90 pieds de longueur pour permettre aux hommes de le débarrasser de la glace. Démoli le vieux barrage pourri à la tête du conduit incliné près de la tête de l'aqueduc. Construit un nouveau barrage de 14 pieds sur 16, bien bordé, muni de vannes, et parfaitement corroyé et relié aux constructions voisines. Construit une porte avec mécanisme d'embrayage pour l'extrémité de l'aqueduc.

Brèche de 162 pieds de longueur dans la levée du coursier près de l'usine à gaz.

Enfoncé vingt-trois pilots en chêne de 7 pieds ; revêtu ces pilots de deux épaisseurs de madriers de 2 pouces, blanchis et embouvetés, et d'un rang de planches de 1 pouce, blanchies et embouvetées, de façon à ce que le tout soit étanche. Construit aux deux extrémités des prolongements de 45 et de 70 pieds de longueur en grosses pièces de bois bien appuyés et corroyés et revêtus de planches de 1 pouce, blanchies et embouvetées.

Construit un mur de soutènement de 78 pieds de longueur en arrière de la pépinière de Holder. Enfoncé trente-six pilots en chêne au pied de la levée pour former un appui ferme à la nouvelle levée, qui avait à être construite à partir du pied du talus pour réparer la brèche.

Construit un trottoir provisoire de 100 de longueur, avec garde-fou sur la brèche. Construit sur le coursier un pont de 40 pieds sur 5, avec garde-fou de chaque côté.

Posé sept gros poteaux à ancrage, reliés au moyen de tiges aux pilots enfoncés du côté opposé du coursier pour servir jusqu'à ce que la levée fût reconstruite à sa hauteur première, après quoi ces poteaux et tiges ont été enlevés.

Enfoncé des palplanches de chêne sur une distance de 204 pieds, à compter de l'extrémité de la brèche le long des parties faibles de la levée, pour empêcher qu'un pareil désastre se renouvelle.

Approfondi, élargi et redressé le coursier en arrière de l'hôpital sur une longueur de 216 pieds, et dans le voisinage de la propriété de Holder sur une longueur de 510 pieds. Reconstruit 1,325 pieds de la clôture métallique et 90 pieds de mur de soutènement.

Chantier et ateliers de Sainte-Catherine.

Terminé quatre vantaux d'écluse. Dépendu et défait les portes des écluses nos 13 et 15. Reparé et reconstruit ces portes, et presque terminé la construction d'autres portes.

Construit pour le pied de l'écluse n° 3 une paire de vantaux qui ont été déposés dans le réservoir.

Réparé et calfaté le chalan de levage. Fabriqué vingt-quatre moutons.

Réparé quarante et une brouettes et confectionné quatre neuves.

Fait deux charpentes pour la mécanisme de la grue. Monté la grue, posé 145 pieds de voie conduisant au magasin, et construit un chariot. Fait cinq écriteaux pour les ponts tournants. Confectionné quatre poteaux d'amarrage à chaperons en fer. Confectionné des boîtes à bascule et des bâches à mêler le béton.

Chantier et ateliers de Thorold.

Fabriqué sept instruments à enlever la glace. Préparé les matériaux pour deux nouveaux ponts tournants.

Construit deux bateaux à transporter la pierre.

Construit deux grues complètes et placé ces grues sur le chalan *Mud-Hen* pour le levage des pierres qui doivent entrer dans la construction du brise-lames à Port-Colborne.

Transporté le chalan de levage *Hercules* à Welland.

Dépouillé la vieille écluse, dépendu les vantaux d'aval qui ont été transportés au chantier et reconstruits pour l'écluse n° 25.

Monté une grue dans le chantier pour le levage des grosses pièces des portes etc. Pendu les portes de rechange et transporté les vieilles au chantier pour être réparées.

Ecluse n° 8 et bief.

Posé de nouvelles ferrures aux passerelles des portes d'écluse.

Posé une nouvelle main-courante de 70 pieds de longueur et de 2 pieds 9 pouces de hauteur le long du déversoir de trop-plein. Donné deux couches de peinture à cette main-courante.

Ecluse n° 9 et bief.

Posé de nouvelles soles sous le treuil, à la porte d'amont. Posé de nouvelles ferrures aux passerelles des vantaux d'aval. Posé pour l'hiver un pont provisoire à la tête de l'écluse avec garde-fou de chaque côté. Levé le pont qui traverse le coursier à la manufacture de tricots, et posé de nouveaux chevalets sous le pont et de nouvelles soles sous les chevalets.

Ecluse n° 10 et bief.

Posé deux couches de peinture à l'extérieur des maisons des éclusiers.

Ecluse n° 11 et bief.

Posé deux couches de peinture à l'extérieur des maisons des éclusiers.

Ecluse n° 12 et bief.

Levé le pont fixe, à la tête de l'écluse ; posé quatre poutres de 8 pouces sur 12 pouces ; et recouvert en madriers de pin de 2 pouces.

Ecluse n° 13 et bief.

Dépendre et remplacé la porte brisée d'amont. Posé de nouveaux ancres à la place de ceux qui sont brisés ; ainsi qu'un nouveau collier. Transporté la porte brisée au chantier des portes à Sainte-Catherine, pour qu'elle soit reconstruite. Posé de nouvelles pièces de base sous les treuils, des deux côtés de la porte d'amont.

Ecluse n° 14 et bief.

Posé et boulonné de nouvelles soles sous un des treuils.

Ecluse n° 15, pont et bief.

Dépendre la porte brisée d'amont, mis à la place une nouvelle porte venant du réservoir à l'écluse n° 10, et transporté la porte brisée au chantier de Thorold, (écluse n° 21) pour qu'elle soit reconstruite.

Construit un nouveau coffre rempli d'enrochements sous le pont, ainsi qu'une palée à l'avant du pont, de 12 pieds sur 18.

Replanchéié le pont ; réparé le garde-fou ; ajusté et replanchéié le tablier du déversoir—16 pieds sur 60.

Posé deux grosses pièces de bois sur l'ouverture à la tête de l'écluse, du côté du chemin de halage.

Posé du béton entre les poutres et refait le radier de l'écluse.

Posé une nouvelle poulie et replacé le treuil.

Réparé la brèche dans la levée et arrangé l'approche du pont tournant.

Ecluse n° 16 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 17 et bief.

Reconstruit les flotteurs.

Ecluse n° 18 et bief.

Refait trois rangs des pièces du ponton.

Posé de nouveaux rehaussements mobiles au déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 19 et bief.

En bon état.

Ecluse n° 20 et bief.

Posé un nouvel ancre à la porte d'écluse.

Ecluse n° 21 et bief.

Posé deux nouveaux poteaux d'amarrage.

Construit jusqu'au niveau de l'eau un tramway pour sortir les portes et les chalans qui ont besoin d'être réparés ou renouvelés.

Réparer la maison de l'éclusier et la brèche causée par l'affouillage dans la levée du déversoir de trop-plein.

Ecluse n° 22, pont Keefer et bief.

Vidé le bief; asséché et rempli la fosse du tablier du déversoir de trop-plein avec treize cordes de pierre.

Construit sur le canal un pont tournant de 75 pieds sur 14 (Keefer).

Ecluse n° 23 et bief.

Réparé et peinturé la main-courante, et posé de nouvelles vis aux ventelles des portes d'écluse.

Ecluse n° 24, pont et bief.

Posé un nouveau poteau et une équerre sous le pont tournant.

Peinturé le garde-fou du pont du déversoir de trop-plein.

Posé du béton entre les poutres et refait le radier de l'écluse.

Jeté un pont provisoire sur l'écluse pour l'usage du public pendant l'érection du nouveau pont tournant. Défait le vieux pont tournant. Réparé la maçonnerie du pont et de l'écluse.

Construit un pont de 32 pieds sur 22 pieds sur le déversoir de trop-plein dans le voisinage du pont tournant, avec deux trottoirs et garde-fous, et fait de petits ouvrages en maçonnerie.

Construit des clôtures neuves des deux côtés des approches; pendu deux barrières de 10 pieds pour fermer le chemin de ferme.

Construit un pont tournant de 30 pieds sur 14, sur l'aval de l'écluse, avec approches et un trottoir de 4 pieds sur un des côtés du pont. Peinturé le tout.

Ecluse n° 29 et bief.

Reconstruit 2 pieds d'épaisseur du mur en ciment en arrière des vannes de l'aqueduc du moulin; posé des palplanches neuves à la tête de l'aqueduc. Construit un déversoir dont le bord, les côtés et le fond ont été couverts en planches de 1 pouce blanchies et embouvetées. Posé 6 poteaux neufs et un seuil dans le barrage. Couvert les côtés et le fond du barrage en planches de 1 pouce blanchies et embouvetées, le fond du barrage étant de 3 pieds d'épaisseur et les côtés de 2 pieds.

Poser un garde-fou de 3 pieds de hauteur et 32 pieds de longueur, blanchi et chanfreiné, donné deux couches de peinture au garde-fou.

Fait les fouilles nécessaires pour un nouveau déversoir, et rempli avec du corroi, etc.

Demi-écluse, ponts de Hurt et de Marlatt, et bief de 3 milles.

Posé un fond en ciment en arrière des ventelles de l'aqueduc de Hume; fouilles en arrière des murs en aile. Démoli en partie et reconstruit et exhaussé de 2 pieds en maçonnerie neuve les murs en aile du déversoir de trop-plein, jointoyé la vieille maçonnerie, et rempli de corroi, etc., le derrière des murs.

Construit sur le déversoir de trop-plein un pont de 22 pieds sur 4 pieds 6 pouces recouvert en madriers de pin de 2 pouces; allongé la crémaillère des ventelles à cause de l'exhaussement du pont. Revêtu le chemin de halage en pierre sur une longueur de 550 pieds.

Pont et écluse d'Allanburgh.

Mis un barrage à la tête de l'écluse de prise d'eau et du déversoir de trop-plein, pour permettre de réparer l'écluse; et posé à l'écluse un plancher et un tablier neufs

en madriers; fait des réparations considérables aux seuils et aux portes, après quoi le barrage a été enlevé.

Posé du ciment entre les poutres du plancher de l'écluse de chute; posé un radier et un tablier neufs.

Posé de nouvelles ferrures aux vannes et aux portes.

Peinturé la maison du gardien du pont.

DEPUIS LE CROISEMENT DU CANAL D'ALIMENTATION JUSQU'A DUNNVILLE ET PORT-MAITLAND—23 MILLES.

De Dunnville à Stromness et Port-Maitland, la distance est de 6⅓ milles, et comprend deux écluses, quatre ponts tournants, trois déversoirs de trop-plein, et trente-six vannes; un pont de péage de 600 pieds de longueur et 18 de largeur, et un tablier en aval du barrage de 640 pieds; onze piles de 10 pieds sur 18 et sur 15, et vingt-six portes de déversement; une maison pour le péager; 1,000 pieds de barrage flottant dans la grande rivière; 1,735 pieds de levée, huit portes de tête à l'entrée des étangs de moulin; 12 ponts fixes d'une longueur collective de 2,000 pieds; deux maisons d'éclusiers, deux maisons de gardiens de ponts, cinq ponceaux; maison et bureau du contrôleur; un atelier, un chalan pour les réparations et deux bacs, deux jetées et un pont. Depuis le lac Erié jusqu'à l'issue du canal la profondeur de l'eau est de 19 pieds, et la moyenne du tirant de l'éclusée dans les eaux basses est de 10 pieds.

De Stromness à Boulton-Ditch, Marshville et la jonction, la distance est de 16⅓ milles, et comprend trois ponts tournants, deux ponts fixes, un pertuis, trois aqueducs et deux fossés.

L'eau a été plus abondante qu'elle n'avait été depuis nombre d'années, et a suffi pour permettre aux scieries et aux fabriques le long de la ligne de marcher sans interruption jusqu'à la fin de la saison.

Les navires, les barges et les radeaux qui ont passé par le canal d'alimentation n'ont subi ni accidents ni retards. Les seuils des écluses de Dunnville, de Port-Maitland et du raccordement, ont été curés avec soin, et les bordages réparés, les crémaillères et les crics ont été nettoyés.

Tous les billots engagés dans le plafond et tous les obstacles ont été enlevés du canal d'alimentation et de l'entrée du déversoir de trop-plein.

Les pièces supérieures des aqueducs de Stromness, Hall et Sunfish, qui ont été posées en 1855, sont devenues tellement pourries aux extrémités exposées qu'elles ont dû être rasées jusqu'au niveau supérieur et remplacées par cinq rangs de pièces de chêne de 10 sur 12; les côtés ont été revêtus de palplanches et le dessus couvert de plate-formes en madriers de 2 et 3 pouces.

Les grands froids de l'hiver dernier ont soulevé les pilots de fondation des ponts tournants de Stromness et de Marshville; les chapeaux ont dû être enlevés et les tenons coupés de façon à permettre à la couronne de rotation de prendre le niveau voulu.

Tous les madriers usés ou brisés dans le tablier en aval du barrage ont été enlevés et remplacés.

Le vieux pont tournant qui traverse l'écluse de raccordement, construit en 1858, a été démoli ainsi que ses deux approches et remplacé par un pont d'un modèle amélioré. C'est une solide structure, qui peut être mise en mouvement par une simple pression de 20 livres.

Le nouveau pont est de la même longueur que l'ancien, mais a deux pieds de moins sur la largeur.

Les ponts ont tous été peinturés au minium et à l'huile. La maison de l'éclusier à Port-Maitland a été peinturée et entourée d'une clôture en planche et en fil métallique, avec pieux de cèdre. Les vannes dans le barrage et les déversoirs de trop-plein ont été réparées.

Les débris qui avaient été transportés par les fossés qui traversent les terres basses pendant les hautes eaux et s'étaient logés en grandes quantités à l'entrée des

aqueducs ont été enlevés et brûlés, et les billots, souches, etc., ont été enlevés des fossés latéraux. Le chalan servant aux réparations a été calfaté et peinturé et le pont a été réparé. Deux plateformes neuves ont été construites à l'extrémité des passerelles sur le chemin de Fetch. Le pont a été réparé et muni de chaînes neuves de façon que le pont peut être ouvert ou fermé de l'un ou l'autre côté.

Construit une cheminée neuve pour la maison du contrôleur ; curé et agrandi le fossé latéral entre l'aqueduc de Mossip et le chemin d'Inman, sur une longueur de 1½ mille.

Construit un mur en pierre de 60 pieds de longueur, 4 d'épaisseur et 10 de hauteur, en arrière de la levée en face de la fabrique de laine de Scott. Démoli le vieux pont et rempli l'espace avec de l'argile, pour éviter les frais d'un autre pont.

Posé un nouveau drain composé d'une conduite de 7 pouces en arrière de la levée du canal du côté nord, entre l'écluse de prise d'eau et le pont tournant à Dunnville, pour disposer de l'eau qui pénètre à travers la levée jusque dans les caves des magasins.

Le barrage flottant du côté sud de la Grande Rivière, en partie brisé et emporté par la glace pendant les grandes eaux du printemps, a été remis en place et les chaînes ont été réparées.

Les baraques de l'écluse et du pont ont été couvertes en bardeaux et ont subi quelques autres réparations. Des réparations considérables ont été faites aux levées du canal dans le cours de l'exercice ; les ravins occasionnés par le trafic ont été remplis ; les levées ont été élargies et exhaussées, et recouvertes et renforcées avec du gravier et de la pierre ; et les trous de rats musqués ont été bouchés.

La levée qui traverse la Grande Rivière a été réparée, et les tassements ont été nivelés avec du gravier.

Construit sur le déversoir de trop-plein, à la Jonction, un pont neuf de 20 pieds sur 60 pieds, dont le tablier est composé de soixante quinze longrines de 6 pouces sur 12, recouvertes d'un plancher en chêne de 3 pouces, les couronnements étant de 6 pouces sur 8, boulonnées de part en part aux longuerines du pont. Posé un chapeau sur le chevalet du centre, 12 pouces sur 14 pouces sur 16 pieds, en chêne. Réparé les galets.

NOTES GÉNÉRALES.

Les écluses, les déversoirs et les ponts ont tous été examinés et entretenus, et les fossés ont partout été curés et approfondis.

Tous les ponts ont été assujétis pour l'hiver.

Tous les chardons et les herbes nuisibles ont été coupés.

WILLIAM ELLIS,
Surintendant.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,
Département des chemins de fer et canaux.

"A."

ETAT du montant des amendes et dommages intérêts perçus de navires en contravention avec les règles du canal, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date perçue.	Nom du navire.	Amendes.	Dommages intérêts.	Total.
1884.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
7 juillet	Barge *Bavarian*		95 00	*
7 do	Remorqueur *Metamora*	20 00		*
21 do	Propulseur *Armenia*	5 00	241 61	†
23 septembre	do *Mont-Eagle*		80 00	†
23 do	Remorqueur *S. Neelon*	20 00		*
7 octobre	do *Bruce*		36 25	*
13 do	Vapeur *Empress of India*		49 85	*
18 novembre	Propulseur *Mont-Eagle*	100 00		†
1885.				
26 janvier	Propulseur *Sir L. Tilley*		114 76	*
	Totaux	$145 00	617 47	$762 47

* Remis à H. H. Collier, écr, percepteur, Sainte-Catherine.
† do H. B. Clark, écr, percepteur, Port-Dalhousie.

"B."

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, canal Welland, Port-Dalhousie, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Mois.	Busc d'aval.		Mois.	Busc d'aval.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs	1885.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	15 1	14 6	Janvier	13 0	12 5
Août	14 8	14 3	Février	12 10	12 5
Septembre	14 5	13 8	Mars	12 9	12 4
Octobre	13 11	13 2	Avril	13 10	12 1
Novembre	13 4	12 10	Mai	14 0	13 7
Décembre	13 2	12 6	juin	14 2	13 8

	Pds. pcs.
Moyenne, juin 1884	13 11
do 1885	13 11½

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'écluse n° 27, canal Welland, à Port-Colborne, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Mois.	Busc d'amont.		Mois.	Busc d'aval.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum	Minimum.
1884.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	1885.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	14 5	13 0	Janvier	14 11	10 4
Août	14 4	12 11	Février	12 2	11 0
Septembre	13 11	12 0	Mars	12 2	11 2
Octobre	13 8	11 11	Avril	14 0	11 4
Novembre	14 2	11 8	Mai	13 5	11 10
Décembre	15 0	11 3	Juin	14 2	13 0

	Pds. pcs.
Moyenne, juin 1884	13 3
do 1885	13 5½

No 7.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

BUREAU DU SURINTENDANT,
SAINTE-CATHERINE, 24 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le mouvement et l'état du canal de la baie Burlington pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1885.

Le canal a été fermé le 18 décembre 1884 et rouvert le 1er mai 1885.

Il n'y a pas eu d'interruption à la navigation du canal pendant l'année.

Le passeur a été mis à sec et a subi des réparations considérables. Il est à présent presque aussi bon qu'un neuf.

Il n'y a pas eu lieu d'encourir d'autres frais d'importance.

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,
Surintendant.

M. A. P. BEADLEY, secrétaire,
Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

No 8.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 30 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'état des constructions placées sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1884.

La navigation s'est close à Ottawa le 24 novembre, et aux Moulins de Kingston le 18 novembre. Elle ne s'est rouverte cette année, sur tout le parcours du canal, que le 23 juin, par suite des dommages causés par les eaux du printemps aux barrages de Long Island et de Hog's Back.

De Kingston à Manotic elle a éte rouverte le 11 mai, et l'éclusage à Ottawa a commencé le 8 mai.

L'eau s'est bien maintenue dans les différents biefs jusqu'à la clôture de la navigation, excepté dans celui qui relie Lower-Brewers aux Moulins de Kingston, où elle a commencé à baisser au-dessous du niveau voulu vers la fin d'août et continué à diminuer jusqu'à sept pouces au-dessous de ce niveau à la fin de la navigation.

Ce printemps, par suite du long hiver précédent et de la quantité de neige qui était tombée, il s'est produit des inondations extraordinaires, et grâce à l'épaisseur et à la solidité qu'avait encore la glace lorsqu'a commencé la débâcle, celle-ci a causé beaucoup de dommage aux barrages mobiles de Long-Island et de Hog's-Back, par lesquels les eaux des crues ont à passer.

A Long-Island les eaux ont trouvé un passage au-dessous du niveau de la gelée à travers certains vieux coffrages qui étaient restés dans la levée, et en vingt-quatre heures une brèche de 60 pieds de longueur et 30 de profondeur s'était ouverte dans le terrassement qui réunit le barrage mobile à la principale digue de pierre.

Vu la hauteur des eaux rien n'a pu être fait pour réparer provisoirement ce dégât avant le 23 mai, alors qu'un coffrage de 73 pieds sur 56 et 16 pieds de hauteur a été échoué dans la brèche et rempli d'enrochements. Dessus cette construction un barrage incliné de 13 pieds de hauteur a été provisoirement construit ; ce qui permit d'ouvrir la navigation le 23 juin. Les travaux ont soutenu une pression de 30 pieds d'eau sans encore donner signe de fatigue.

Cet hiver un barrage de charpente remplacera le barrage incliné, ce qui augmentera la décharge de 600 pieds carrés, juste le double de ce qu'elle était auparavant. Avec les issues de Manotic, cette décharge suffira amplement à l'avenir dans les plus fortes crues.

A Hog's-Back les chevalets du barrage ont résisté pendant deux jours aux assauts des glaces qui se pressaient dans les ouvertures, mais finalement la construction a dû céder.

Pour donner une idée de la force du courant qui passait par le barrage avec une chute d'environ 40 pieds, je dirai qu'un des chevalets a été trouvé presque intact dans un champ à une distance de deux milles en aval. Les autres ont été emportés dans le courant, malgré leur charge de plusieurs tonneaux de roches. Le long tablier en aval du barrage a été entièrement affouillé, et un passage de 10 à 30 pieds de largeur s'est ouvert dans la roche sur laquelle il reposait.

Aussitôt que l'examen a pu être fait on s'est aperçu que les fondations du barrage proprement dit n'avaient pas souffert.

Un barrage incliné fut aussitôt provisoirement construit dans l'ouverture et la navigation commença.

Les réparations du tablier ont été commencées et seront terminées avant l'hiver.

Les barrages de Long-Island et de Hog's-Back auront à être reconstruits pendant l'hiver après la clôture de la navigation.

A Old-Slys les travaux ont souffert des dommages moins importants. Le pont sur le déversoir de trop-plein a été emporté.

Sur les biefs qui descendent vers Kingston, l'eau a monté extrêmement aussi ; ce n'est qu'avec la plus grande difficulté qu'on a pu la contrôler au barrage du Poisson-Blanc. Nuit et jour une équipe d'hommes a été maintenue à réparer le barrage à mesure que les eaux le rongeaient.

Les principales réparations faites aux constructions sont les suivantes :—

MOULINS DE KINGSTON.

Il a été déposé du gravier et de la pierre sur le barrage, et le busc d'aval de l'écluse d'amont a été réparé.

MOULINS D'AVAL DE BREWER.

Construit une maison en pierre et réparé la maison de l'éclusier.

MOULINS D'AMONT DE BREWER

Renouvelé le pont tournant et construit une maison en pierre.

JONES'-FALLS

Réparé la busc d'aval de l'écluse d'amont. Quatre cadres de pertuis neufs ont été posés et le mécanisme a été réparé.

BARRAGE DU POISSON-BLANC

Deux piles latérales ont été construites et il a été déposé de la pierre sur le barrage.

STATION DE DAVIS.

Réparé la maison de l'éclusier. Construit un batardeau à la tête de l'écluse. Les musoirs et les piles ont été réparés. Deux cadres de pertuis neufs ont été posés.

NEWBORO'.

Bâti et posé deux portes.

NARROWS.

Renouvelé le pont tournant, et réparé la maison de l'écluse.

POONAMALIE.

Reconstruit la longue digue et le nouveau barrage.

SMITH'S-FALLS.

Il a été apporté de l'argile au bassin pour aveugler les fuites.

OLD-SLYS.

Renouvelé une porte d'écluse et construit un nouveau barrage.

MERRICKVILLE.

Renouvelé une paire de vantaux. Construit deux barrages et réparé le mécanisme.

CLOWES.

Une paire de passerelles ; réparations au barrage.

NICHLOLSON'S

Deux passerelles additionnelles et diverses réparations.

BURRITT'S

Déposé de la pierre et du gravier sur la levée.

MANOTIC.

Réparations au pont tournant.

LONG-ISLAND.

Réparé une brèche dans la levée causée par la crue des eaux du printemps, et construit provisoirement un barrage incliné.

RAPIDES NOIRS.

Posé des madriers en arrière d'une digue ; construit une nouvelle pile.

HOG'S-BACK.

Construit provisoirement un barrage incliné à la place du barrage, emporté par la crue du printemps. Réparé la maison de l'éclusier. Déposé du gravier sur le barrage.

HARTWELL'S

Réparations à la maison de l'éclusier.

DOW'S SWAMP.

Réparations à la levée, et construction d'un mur de soutènement pour élargir et renforcer le barrage.

OTTAWA.

Busc en pierre neuf à l'écluse n° 5. Réparations générales aux mécanismes, et réparations aux quais qui entourent le bassin.

L'édifice contenant les bureaux du percepteur et de l'éclusier a été terminé l'automne dernier et est occupé depuis le printemps.

Après le retard de l'ouverture, la navigation n'a pas souffert d'interruption.

CANAL TAY.

Depuis mon dernier rapport l'écluse n° 2 a été terminée, de même que le dragage nécessaire à l'entrée de l'écluse n° 1.

BAIE DE BEVERIDGE.

Dans le cours de l'hiver les entrepreneurs ont transporté par terre leur dragueur jusqu'aux marais à la station n° 27, et l'ont constamment occupé à creuser un chenal à travers le marais jusqu'à la rivière Tay. Les fouilles dans le roc sous l'eau dans la rivière ont fait des progrès. Les tranchées à Frigell's et à Dawson's sont presque terminées.

Les hautes eaux du printemps ont fait aux barrages des dommages considérables, et il a fallu tout réparer aussitôt que les eaux ont repris leur niveau normal.

L'écluse n° 7 a été commencée, mais par suite des jaillissements venant par les fissures du roc en dessous du barrage, les travaux ont été plusieurs fois inondés et il s'en est suivi des délais considérables.

Les coffrages pour les jetées conductrices sont presque tous construits et prêts à être échoués aussitôt que le niveau du lac sera tombé.

Si l'hiver est favorable le canal devrait être terminé l'année prochaine.

Le bois et les ferrures pour les portes d'écluses sont rendus et la confection des portes commencera aussitôt que les travaux des écluses seront suffisamment avancés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,
Ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,
Département des chemins de fer et canaux.

No 9.

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBOROUGH, 31 août 1885.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de présenter mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1885, sur les constructions qui sont provisoirement sous mon contrôle.

Depuis le 1er juillet 1884, l'eau s'est maintenue dans les différents biefs à une hauteur de 5 pieds sur les seuils des écluses.

Le nombre total des écluses a été de 1,777, le plus grand nombre à une seule station ayant été de 1,225.

Sur les biefs d'amont la navigation a cessé le 10 novembre, et le 12 dans les biefs d'aval. Elle s'est rouverte le 25 mars, et n'a subi aucune interruption pendant l'année.

Le trafic a grandement augmenté cette année. Quatre nouveaux bateaux à vapeur ont été ajoutés à la flotte qui navigue dans ce canal.

Ci-suit une courte liste des réparations exécutées à chacune des stations dans le cours de l'année :

CHUTES DE FÉNÉLON.

Le barrage flottant qui sépare le chenal des bateaux à vapeur de celui du bois de flottage a été réparé et remis en place. Les nouvelles écluses en voie de construction en cet endroit sont presque terminées.

LINDSAY.

Les coques de plusieurs vieux bateaux à vapeur ont été laissées dans la rivière. Une de ces coques, échouée près du quai, a été enlevée l'automne dernier.

RIVIÈRE SCUGOG.

Le bois échappé et les troncs d'arbres qui se sont introduits dans le chenal de la navigation ont été enlevés.

BOBCAYGEON.

Le coffrage du côté nord de l'entrée d'amount du canal a été exhaussé d'un rang de pièces, et a été rempli de gravier. Cette levée est maintenant solide. Une couche de ciment de Portland a été posée à la pile du pont tournant. Les barrages qui maintiennent l'eau du lac à l'Esturgeon à un niveau navigable sont délabrés et font eau. Il y a grandement besoin d'un nouveau barrage. Une rangée de coffres ont été placés sur le bord de l'île à l'entrée d'aval de l'écluse, pour empêcher les bateaux et les barges d'échouer. Ceci a été d'un grand avantage pour la navigation.

BUCKHORN.

Les jetées du pertuis du sud ont été exhaussées de quatre rangs de pièces. La nouvelle écluse et le nouveau canal à cette station sont terminés à l'exception des portes de l'écluse.

BURLEIGH.

Les constructions à cette station ont été érigées pour l'avantage des marchands de bois, par un comité nommé par eux. Elles ont grandement besoin de réparations, et je crois qu'il a été présenté au département une pétition demandant que ces réparations soient faites. On est à construire à cette station de nouvelles écluses et une digue.

POINTE DE YOUNG.

Le nouveau barrage est à peu près terminé. Les cailloux qui faisaient obstacle au flottage du bois dans le chenal entre l'île et le rivage de Dummer, ont été enlevés.

LAKEFIELD.

Le trafic entre cet endroit et les lacs d'amont, a beaucoup augmenté récemment. Cette année un nouveau bateau à vapeur navigue sur ce parcours. On est à établir un barrage flottant en cette section et la pointe de Young pour séparer le chenal de la navigation de celui du bois flotté. Ceci sera d'un grand avantage, parce que les obstacles que les billots offraient à la navigation étaient une source d'inconvénients.

PETERBORO'

L'accumulation de la sciure de bois est telle qu'en plusieurs endroits la navigation ne peut manquer de cesser bientôt. Il y a deux ans il a été voté un crédit pour l'enlèvement de cette sciure. La chose a été faite, mais le mal est aussi grave qu'auparavant. La rivière entre dans le lac du Riz par trois embouchures. Deux de ces bouches autrefois utilisées pour la navigation sont aujourd'hui fermées par la sciure de bois. Aujourd'hui il faut passer par le chenal de l'ouest, ce qui ajoute beaucoup à la longueur de la route.

RAPIDES DE WHITLAW.

Un coffrage de 150 pieds de longueur a été placé sur le côté est de l'entrée d'aval de l'écluse afin d'empêcher le courant de la rivière de frapper les navires qui approchent de l'écluse. Les vantaux d'amont ont été démontés et les galets et la voie de rotation ont été réparés La scierie est ici aussi une grande source d'inconvénients ; elle s'entasse au pied des portes de façon à ce qu'il devient presque impossible de les ouvrir.

HASTINGS.

Il a été posé deux traverses au sommet de tous les vantaux, et le mécanisme servant à les ouvrir a été réparé. L'appui du bajoyer du côté de la rivière a été reconstruit en pierre. Il a été fait quelques légères réparations au pont tournant.

CHUTES DE HEELY.

Ce barrage retient l'eau entre cet endroit et le village de Hastings, c'est-à-dire sur une distance de 15 milles. Il s'y est produit une brèche dans le cours du printemps de 1884. Elle a été réparée.

CHISHOLM'S.

Le barrage a été replanchée. Le sas de l'écluse a été rejointoyé en ciment de Portland. Le déversoir de trop-plein du côté sud du barrage a été converti en un

passage pour le bois flotté. A l'avenir le bois sera gardé du côté sud au lieu de traverser au passage du nord devant le barrage. Un bateau à vapeur a été mis sur ce bief.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS.

Faisant fonction d'ingénieur contrôleur.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux.

No. 10.

CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 16 septembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre.

L'ouverture du chemin de fer des Comtés de l'Est au détroit de Canso, a occasionné une augmentation de trafic par tout le canal, et un grand nombre de bateaux à vapeur ont été mis sur la route de Sydney, C. B. En raison de leur largeur et de leur hauteur, ces bateaux ont trouvé difficile de passer sans toucher les bords des tranchées et les murs de soutènement, et bien qu'il ait été placé des flotteurs de défense pour remédier à cet inconvénient ils ont dû abandonner le service. Dans le cours des étés 1883-84-85, des défenses pendantes, des poteaux et des gardes ont été placés à intervalles de chaque côté du canal, et bien que, quelques-unes des premières aient été emportées et avariées par la négligence des patrons ou capitaines des navires, ces précautions ont été d'une grande utilité.

On est à faire l'essai de défenses formées de fascines attachées en faisceaux, et qui cèdent sous le choc, mais qui reprennent leur forme quand la pression a cessé.

Pour marquer l'entrée du nord ou du Bras-d'Or, il a été nécessaire de construire un mur de soutènement du côté de l'est, de 331 pieds de longueur, qui a été terminé à la fin de 1884.

Le mur de soutènement du côté ouest du canal a été exhaussé à une hauteur moyenne de 7 pieds au-dessus de la surface de l'eau. La maison de l'éclusier a été peinturée au complet et le magasin a été passé au blanc de chaux. La clôture a été réparée. Il a été posé un certain nombre de nouvelles pièces de pont dans le pont tournant, le plancher a été renouvelé et toute la structure a été peinturée.

Comme pendant les grands vents on a beaucoup de difficulté à ouvrir le pont tournant, on a placé sur les lieux une couple de treuils qui serviront dans ces occasions.

Dans le cours de l'année on a fait l'examen des portes et des parties du mur de soutènement qui se trouvent sous l'eau, pour constater si le taret (*teredo navalis*), qui est si redoutable à Saint-Pierre, les avait attaqués, et je suis bien aise de dire que les précautions que j'ai prises lors de leur construction, à l'époque de l'agrandissement du canal, ont parfaitement réussi à prévenir ses ravages.

Les portes et le pont tournant sont en bon état et fonctionnent aussi bien qu'aux premiers jours.

La navigation s'est fermée le 1er janvier et s'est ouverte le 1er mai.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice qui a fini le 30 juin 1885.

Mois.	Navires.		Tonnage.		Péages perçus.	
	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.	Navires allant au nord.	Navires allant au sud.
1884.	Nombre.	Nombre.	Ton'x.	Ton'x.	$ cts.	$ cts.
Juillet	88	60	15,164	1,121	202 10	113 22
Août	130	93	20,606	1,101	180 21	321 13
Septembre	88	102	6,432	10,517	162 11	224 52
Octobre	122	107	5,670	14,211	230 19	260 70
Novembre	80	68	6,268	8,206	189 22	225 43
Décembre	36	23	2,207	2,116	62 32	32 95
1885.						
Janvier	2	2	80	140	2 40	2 41
Avril	.....	1	.....	56	.....	1 12
Mai	79	60	4,901	2,516	46 05	80 15
Juin	90	103	5,607	9,344	70 10	38 30
Totaux	715	619	66,935	49,328	1,144 70	1,299 93

No. 11.

CANAUX DU HAUT DU SAINT-LAURENT ET DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, 23 novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les travaux sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du dép. des ch. de fer et des canaux.

PETERBOROUGH, 1er novembre 1885.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport sur les travaux sous mon contrôle pour l'exercice 1884-85, et allant en général jusqu'à ce jour.

Les travaux dont il s'agit sont le canal Murray et les ouvrages du rapide des Galops sur le haut Saint-Laurent; les explorations et les travaux de construction autorisés et en voie d'exécution en rapport avec le canal de la Trent, savoir: les

barrages de Lakefield et de la Pointe Young, et les canaux de Burleigh, de Buckhorn et des Chutes de Fénelon.

HAUT SAINT-LAURENT.

Le Canal Murray

réunit la Baie de Quinté, la tête naturelle de la navigation, au havre de Presqu'Ile, sur le lac Ontario. Il est situé dans le comté de Northumberland, environ 75 milles à l'ouest de Kingston et à 120 milles de Port-Dalhousie, l'entrée du canal Welland.

Les ouvrages s'étendent à une distance de 9½ milles, sur lesquels au moins six milles représentent le canal proprement dit—ils consistent en une tranchée à travers l'isthme de Murray, de quatre milles et quart de long, et les entrées—et s'étendent en ligne parfaitement droite depuis le chenal navigable au large de la pointe du Midi, dans la baie de Quinté, jusqu'à l'eau profonde dans le havre de Presqu'Ile, près du quai.

De là jusqu'au lac, au large du phare situé sur la Péninsule de Presqu'Ile, environ trois milles et demi, se trouvent quelques tranchées sous-marines à travers les battures; la tranchée du milieu est la plus importante, et on a intention d'en faire la principale entrée du havre.

Les travaux de creusement du chenal continuent à se faire entièrement au moyen de dragage, et se font maintenant sur toute la longueur du canal proprement dit, c'est-à-dire, depuis la Baie de Quinté jusqu'au port de la Presqu'Ile. Les progrès se font uniformément et d'une manière très satisfaisante; sept puissants dragueurs ont été constamment employés pendant la saison, et sont stationnés aux endroits suivants:

Le *Central City* à l'entrée de la baie de Trinité; le *Saint-Charles* et l'*Ontario* dans le marais du Ruisseau-Mort; le *Faugh a-Ballagh* et le *Wolverine* à Gould's Clearing, et le *Goliath* et le *John Page* dans le port de la Presqu'Ile.

La nature des déblais s'accorde généralement avec les renseignements obtenus au moyen des relevés tels que fournis à ceux qui voulaient faire des soumissions.

Les aqueducs en syphon destinés à détourner le ruisseau Mort ont été construits; et la charpente de tous les caissons devant servir de base aux piles dans la baie de la Trinité, a été faite, et on a l'intention de les mettre en place durant cette saison.

La maçonnerie et le coffrage du pont du chemin de Trenton, qui avaient été élevés jusqu'au niveau des hautes eaux la saison dernière, et du pont du chemin de fer de l'Ontario Central, commencés en juin dernier, ont été tous deux terminés et sont maintenant prêts à recevoir la superstructure.

Le 1er juillet, en vertu d'un arrangement avec les autorités du chemin de fer, on a fait dévier la voie temporairement à l'ouest du pont afin de permettre de pousser les travaux avec plus d'expédition, avec l'entente qu'on fournirait la superstructure et reformerait l'alignement original sans délai inutile.

Le contrat d'entreprise a été fait avec MM. J. D. Silcox et Cie, le 24 août 1882, et devait se terminer le 1er juillet 1885.

AMÉLIORATION DU RAPIDE DES GALOPS.

Ce rapide, le premier de la série qui obstrue la navigation en descendant le Sain Laurent, est situé environ sept milles en aval de Prescott, au commencement des canaux de Williamsburg.

Les améliorations consistent dans la formation au moyen de tranchées sous-marines, sur une largeur de 200 pieds au fond, à travers les rapides d'un chenal droit avec dix-sept pieds à l'eau basse ordinaire. Le nouveau chenal s'étend sur une distance de trois quarts de mille, traversant, en ordre descendant, les battures rocheuses ci-dessous mentionnées connues sous les noms de Upper-Bar, North, Caledonia, et Island Shoals et Lower-Bar. De ces battures, celles de Lower-Bar et Island,

(la plus considérable), ainsi que la Caledonia, North, et une partie d'Upper-Bar, ont été forées et pétardées.

L'Island et la plus grande partie de Lower Bar ont été draguées et terminées.

Saison de 1885.

Le chalan-torpille a recommencé le forage et le pétardement sur la Lower Bar le 7 mai, et termina le 4 août. Il travailla ensuite du 6 au 21 août sur la batture Caledonia, et de là se rendit sur la Batture du Nord, y terminant les travaux le 28 septembre. Le 8 septembre il commença les travaux sur le côté nord d'Upper Bar, la seule batture qui restait, et y restera jusqu'à la fin de la saison.

Le dragueur à chaîne, qui, durant l'hiver dernier subit des réparations considérables à Montréal, arriva le 13 juin, et le 25 commença les opérations de dragage sur Lower Bar, et les continuera jusqu'à la fin de la saison.

Tout l'outillage de l'entrepreneur servant aux travaux, y compris le dragueur à chaîne et le chalan torpille, hivernera dans le voisinage des rapides.

Les travaux, qui tirent à leur fin, ont été commencés en 1880, sous l'habile direction des entrepreneurs actuels, qui ont exceptionnellement réussi dans leur difficile entreprise.

Le contrat d'entreprise a été d'abord fait avec MM. William Davis et fils, le 5 août 1879 ; subséquemment, le 30 juin 1882, il fut avec le consentement du gouvernement transféré à MM. E. E. Gilbert et fils, les entrepreneurs actuels.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

Explorations.

Les nouveaux renseignements qu'on a pu obtenir jusqu'à présent relativement au projet original de Baird, c'est-à-dire de suivre plus fidèlement les rivières et les lacs, comme route alternative, paraissent conduire à la conclusion qu'on ne pourra faire aucune réduction importante dans l'évaluation du coût comparée à la ligne directe, dont les renseignements généraux ont été communiqués à l'honorable ministre.

Et à propos du coût de cette vaste entreprise et plus particulièrement dans le cas où l'on autoriserait de nouveaux travaux, il se présente, à part le coût réel de la construction, une question importante à la considération du gouvernement. Je veux parler des réclamations excessives de dommages de la part des propriétaires riverains, comme le montrent celles produites par le canal des Chutes Fénelon et autres ouvrages isolés actuellement en voie de construction ou terminés, sur la division des " Back lakes " à partir du lac Balsam jusqu'à Lakefield, et sur les rivières Trent et Otonabee.

D'un bout à l'autre de cette chaîne de cours d'eau, les habitants, pour l'avantage desquels les améliorations terminées et autres ouvrages en voie d'exécution ont été entrepris, se plaignent maintenant des dommages qu'ils ont causés, et en demandent indemnité. Dans ces circonstances, il me semble, si le canal projeté possède même une part limitée de l'importance que lui attribuent les habitants de la localité qui y sont intéressés, ou si le gouvernement général le juge digne d'amélioration, on devra admettre que le lit et les eaux des rivières et des lacs intermédiaires traversés par la ligne principale entre les lacs Huron et Ontario, sont propriétés publiques et appartiennent à l'État, et par conséquent, que les fabricants, les propriétaires de bateaux à vapeur, et autres individus, n'ont aucun droit sur eux. De plus, que toutes les réclamations des propriétaires riverains à des droits sur les pouvoirs hydrauliques et sur les lits de ces rivières et lacs, ne devraient pas être admises par le gouvernement, excepté dans les lacs d'Ontario, comme lorsque l'on s'est servi du pouvoir si longtemps, qu'on y a acquis un droit par prescription.

Je soumets donc respectueusement à la considération de l'honorable ministre, comme mesure préliminaire avant de procéder à de nouveaux travaux, la nécessité qu'il y a, suivant moi, de faire faire par les autorités convenables une enquête immédiate et complète, sur toute la question des droits riverains, afin de déterminer et de définir la position ultérieure du gouvernement.

NAVIGATION DE LA TRENT.

Construction.

Les travaux autorisés sur le canal de la vallée de la Trent, et en voie d'exécution, sont les suivants :—

Barrage de Lakefield.

Cette construction, qui remplace un barrage particulier construit par les propriétaires de moulins, et exproprié par le gouvernement en 1882, est située dans le village de Lakefield, à la tête des rapides de Neuf-Milles de l'Otonabee, et a pour but de régulariser le niveau du lac Katchiwannoe pour les fins de la navigation.

L'entrepreneur, désirant nuire le moins possible aux intérêts des propriétaires de bateaux à vapeur, de moulins à farine et de scieries, retarda le commencement des travaux jusqu'à une époque avancée de 1884, lorsqu'en poussant vigoureusement les travaux pendant les mois d'hiver, il réussit à les compléter suffisamment pour les inondations du printemps suivant.

Il a été terminé pendant la saison des crues, avec tous les piliers d'amarrage nécessaires et les estacades dépendant de la glissoire, et répond complètement au but pour lequel il a été fait. Le contrat d'entreprise a été passé avec M. Charles Wynn, le 9 mars, et il devra terminer les travaux le 1er décembre 1884.

Le barrage de la Pointe Young

est situé sur la rivière Otonabee, entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, et remplace aussi un barrage particulier. Il régularise et contrôle le niveau du bief navigable, conduisant à travers les lacs Clair et Stony, jusqu'au canal Burleigh.

Les travaux commencèrent en juillet 1884, et se terminèrent et furent prêts à servir à l'ouverture de la navigation. Il est maintenant complètement terminé, y compris les piliers d'amarrage, les estacades, etc., et comme le barrage de Lakefield, dont il est la contre-partie, il répond au but pour lequel il a été fait, et fait, de plus, honneur à l'entrepreneur, qui est hautement félicité de ses efforts qui ne se sont pas ralentis dans l'accomplissement et l'achèvement de ces deux constructions, malgré l'action adverse des marchands de bois et autres dont les intérêts particuliers ne devraient pas à l'avenir nuire aux progrès des travaux publics.

Ces deux barrages ont été soumis à une épreuve extraordinaire, pendant les hautes eaux anormales de l'eau dans le printemps de 1885.

La navigation sur les lacs Katchiwannoe et Clair n'a pas été interrompue pendant toute la saison dernière, et leurs nouveaux niveaux se sont maintenus sans difficulté.

Le contrat d'entreprise a été passé avec M. Charles Wynn, le 23 janvier 1884, les travaux devant être terminés le 1er décembre 1884.

Canal Burleigh.

Ces travaux s'étendant de la Baie Burleigh, sur le lac Stony, au lac de la Baie du Daim, distance d'environ 2¼ milles, consistent dans la construction de deux écluses combinées, et les piles de pont nécessaires à la chute Burleigh ; ainsi que d'un principal barrage régulateur et autres barrages dans le voisinage immédiat de la chute. Et d'une écluse et d'un barrage régulateur aux rapides Lovesick, avec des barrages détachés aux autres débouchés de la Baie du Chevreuil.

Depuis mon dernier rapport les travaux ont été pratiquement abandonnés jusqu'à la fin d'août 1885 ; subséquemment, cependant, l'entrepreneur a montré qu'il était disposé à les pousser et il a déjà fait quelques progrès dans les fouilles à Burleigh et à Lovesick.

En avril dernier, en prévision de nouveaux travaux relatifs à ce contrat, on a jugé convenable d'éprouver la possibilité de fermer la chute Burleigh en utilisant les

aiguilles (*stop logs*) actuelles, telles que décrites dans le devis ; on l'a donc fait en vertu d'un arrangement spécial avec M. Charles Wynn, qui réussit à convertir cette construction en un puissant coffrage moyennant $750.

Le contrat d'entreprise fut fait le 27 septembre 1882, avec M. George Goodwin, les travaux devant être terminés le 1er juillet 1885.

Le canal Buckhorn

Comprend une écluse et un court bief sur la rive nord des rapides d'amont, entre les lacs Deer Bay et Buckhorn ; et aussi l'amélioration du chenal dans les petits rapides de Buckhorn.

Les travaux ont commencé en mars 1883, et se sont terminés en décembre 1884.

Il a été nécessaire de dépenser une petite somme pour entretien, parce que les aiguilles (*stop logs*) des écluses avaient cédé pendant les inondations du printemps, et à cause de la destruction partielle du pont temporaire fourni par l'entrepreneur.

Le contrat a été fait avec M. George Goodwin, le 27 septembre 1882, les travaux devant être finis le 1er septembre 1884. Les plans et devis des portes d'écluses sont en voie de préparation.

Canal des chutes des Fénelon.

Ces ouvrages sont situés aux chutes entre les lacs Cameron et de l'Esturgeon, au centre du village de Fenelon Falls, et consistent dans la formation de deux écluses accolées et un bief de peu de longueur jusqu'au lac Cameron. Le contrat comprend aussi la construction des piles et culées nécessaires pour le pont tournant à la travée centrale du pont de chemin de fer de Victoria.

Les travaux ont été commencés le 16 octobre 1882 et se sont continués jusqu'à leur achèvement, le 22 octobre 1885.

En connexion avec le canal, l'entrepreneur a construit un coursier en maçonnerie pour les fins hydrauliques, en vertu d'un arrangement spécial ; et pour éviter de nouveaux conflits avec des personnes réclamant des droits riverains, on a relevé l'entrepreneur de l'obligation de construire le pilier central ou pivot de l'ouverture qu'il fallait former dans le pont du chemin de fer.

Tous les travaux ont été conduits et terminés de la manière la plus satisfaisante et font grand honneur à l'entrepreneur.

Le contrat a été passé avec MM. A F. Manning et Cie, le 14 octobre 1882, les travaux devant être terminés le 1er juillet 1885.

On est à préparer les plans et devis des portes d'écluses nécessaires à ces travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

TOM. S. BUBIDGE,
Ingénieur en chef.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 12.

LISTE des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.	N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.
1	Sifton, Glass et Cie.	52	Cie de Transport du Nosd-Ouest.
2	Richard Fuller.	53	Barrow Hœmatite Steel Co.
3	F. J. Barnard.	54	Guest et Cie.
4	Oliver, Davidson et Cie.	55	West Cumberland Iron and Steel Co.
5	Joseph Whitehead.	56	Cie de Ponts Kellogg.
5a	Joseph Whitehead.	57	The Truro Patent Frog Co.
6	Guest et Cie.	58	W. Hazelhurst.
7	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	59	Whitehead, Ruttan et Ryan.
8	Murray Steel and Iron Co.	60	D. O. Mills.
9	West Cumberland Iron and Steel Co.	61	D. O. Mills.
10	West Cumberland Iron and Steel Co.	62	D. O. Mills.
11	Naylor, Benson et Cie.	63	D. O. Mills.
12	L'hon. A. B. Foster.	64	Ryan, Whitehead et Ruttan.
13	Sifton et Ward.	65	James Crossen.
	Purcell et Ryan.	66	Bowie et McNaughton.
14	Sifton et Ward.	67	Moncton Car Co.
	Jos. Whitehead (compléter le contrat n° 14).	68	Ontario Car Co.
15	Joseph Whitehead.	69	Cie de transport du Nord-Ouest.
16	Cie du chemin de fer Canada-Central.	70	Cie de transport du Nord-Ouest.
17	Anderson, Anderson et Cie.	71	Cie de Ponts de Toronto.
18	Cie de transport de la Rivière-Rouge.	72	Ontario Car Co.
19	Moses Chevrette.	73	Cie de Ponts de Toronto.
20	Merchants Lake and River Steamship Co.	74	Wm. Gooderham, fils.
21	Patrick Kenny.	75	Pillow, Hersey et Cie.
22	Holcomb et Stewart.	76	Cooper, Fairman et Cie.
23	Sifton et Ward.	77	Stubbs et Cie.
24	Oliver, Davidson et Cie.	78	Skead et Haycock.
25	Purcell et Ryan.	79	The Truro Patent Frog Co.
26	James Isbester.	80	James Crossen.
27	Merchants Lake and River Steamship Co.	81	Dunlop et Rannie.
28	Cie de transport de la Rivière-Rouge.	82	Ontario Car Co.
29	Cooper, Fairman et Cie.	83	James Crossen.
30	Robb et Cie.	84	Ontario Car Co.
31	Patent Bolt and Nut Co.	85	Nobles et Follis.
32	Cooper, Fairman et Cie.	86	Fairbanks, Morse et Cie.
32a	LeMay et Blair.	87	James Crossen.
33	Kavanagh, Murphy et Upper.	88	Walter Oliver.
34	Cie de transport du Nord-Ouest.	89	J. Patterson.
35	Cooper, Fairman et Cie	90	Ferris, Paul et Milwar.
36	William Robinson.	91	Cie de chemin de fer Canadien du Pacifique.
37	Heney, Charlebois et Flood.	92	Andrew Onderdonk.
38	Edmond Ingalls.	93	Andrew Onderdonk.
39	John Irving.	94	Horton et fils.
40	Gouin, Murphy et Upper.	95	Bayliss, Jones et Bayliss.
41	Purcell et Cie.	96	Guest et Cie
42	Manning, Macdonald, McLaren et Cie.	97	John McDonald.
43	Joseph Upper et Cie	98	Colin Nicol Black.
44	West Cumberland Iron and Steel Co.	99	Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
45	Barrow Hœmatite Steel Co.	100	A. Onderdonk, gare, Yale.
46	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	101	A. Onderdonk, gare, Lytton.
47	Patent Bolt and Nut Co.	102	A. Onderdonk, gare, Ashcroft.
48	John Ryan.	103	John Philip Bacon, réservoirs à l'eau.
49	Richard Dickson.	104	A. Onderdonk, gares.
50	Miller Frères et Mitchell.	105	Wilson et McCready, remise à locomotives.
51	Dominion Bolt Co.	106	Wrighton et Cie, pilots de fer.

ANNEXE No 13

NAVIGATION DU ST-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Pointe-Ouest, Anticosti	do	201	441
Phare Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la lig. de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Ext. sup. de l'île de Croyle	Canal de la Pte-Farran	¾	1,071
Ext. sup. de l'île de Croyle.	Williamsburg ou Morrisburg.	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081¼
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085¼
Rapide Plat	Village de la Pointe-Iroquois.	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrémité sup. de Presqu'Ile.	Canal de la Pte-Iroquois.	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête des rapides des Galops.	Canal des Galops.	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit.	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,635¾
Pied de l'île de Ste-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,985¾
Sault-Sainte-Marie	Tête du Sault-Sainte-Marie	Canal Sault-Ste-Marie	1	1,986¾
Tête du Sault-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259¾
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	
Angle Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle, et 2,188¾ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE No 14

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston :—

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses. No.	Ecluses. Ascens. à l'eau basse.	Digues. No.	Digues. Longueur.	Digues. Hauteur.	Longueur de canal artificiel à chaque station.
		Milles.		Ascens. pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	18 33 14	
2	Hartwell's	4¼	2	22 0	.....	100	28	4·00
3	Hogsback	5¾	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0·13
5	Long-Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0·13
6	Burritt's	40¾	1	10 6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44¼	1	10 6	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	343	8	0·06
12	Old-Slys	60½	2	15 6	1	250	20	0·25
13	Smith's-Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0·13
14	Premiers rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1·25
15	Narrows	83¼	1	4 0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse	.....	.....	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	.....	.....	.....	1·25
17	Chaffey's	92	1	12 6	.....	.....	.....	0·13
18	Davis	94¼	1	9 0	1	300	15	0·06
19	Jones'-Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0·25
20	Brewer's-Upper-Mills	108¼	2	19 0	1	200	20	1·75
21	do Lower-Mills	110	1	14 2	1	200	12	4·25
22	Kingston-Mills	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126¼	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Chute totale à l'eau basse	.....	.....	165 4	.....	.....	.....	.....
	Total	.....	47	.....	24	15,472	.....	16·46

ANNEXE No 15

TABLEAU indiquant la date et la fermeture des canaux dans l'automne de 1884, et de leur ouverture au printemps de 1885.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	30 novembre 1884	4 mai 1885.
Canal Beauharnois	1er décembre 1884	3 do 1885.
Canal Cornwall	8 do 1884	8 do 1885.
Canal Williamsburg	7 do 1884	4 do 1885.
Canal Welland—		
Nouveau canal	4 do 1884	5 do 1885.
Ancien canal		
Canal de la Baie Burlington	18 do 1884	1er do 1885.
Ecluse et digue Sainte-Anne	24 novembre 1884	5 do 1885.
Canal Carillon	26 do 1884	7 do 1885.
Canal Grenville		
Ecluse et digue de la Culbute	27 do 1884	18 avril 1885.
Chute à Blondeau		
Rideau { Kingston-Mills	24 do 1884	11 mai 1885.
Rideau { Ottawa	18 do 1884	8 do 1885.
Ecluse Saint-Ours	26 do 1884	23 avril 1885.
Canal Chambly	30 do 1884	4 mai 1885.
Canal Erié (New-York)	1er décembre 1884	11 do 1885.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton)	2 janvier 1885	1er do 1885.
Travaux du canal Trent	10 et 12 novembre 1884	25 mars 1885.

ANNEXE No 16.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885.

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Ch. de fer Canadien du Pacifique...	Acte n° 7,690.....	A. Onderdonk.....	6 nov. 1884	Eriger un bâtiment pour les voyageurs et le fret combinés, à Yale, C.-B , pour le ch. de fer du Pacifique canadien.
do	do 7,691.....	do	6 do 1884	Eriger un bâtiment pour les voyageurs et le fret combinés, à Lytton, C.-B., pour le ch. de fer du Pacifique canadien.
do	do 7,692.	do	6 do 1884	Eriger un bâtiment pour les voyageurs et le fret combinés, à Ashton, C -B., pour le ch. de fer du Pacifique canadien.
do	do 7,693.....	J. P. Bacon	20 do 1884	Construire 9 châteaux d'eau entre Emory's Bar et Savona's-Ferry, pour le ch. de fer C. P.
do	do 7,811.....	A. Onderdonk.....	9 mai 1885	Eriger un bâtiment pour les voyageurs et le fret combinés à North Bend, Chinaman's Ranch, et à Panaie, C.-B.
do	do 7,814.....	H. Wrightson et Cie.....	17 juin 1885	Fournir 212 piliers en fer pour le quai du C. C. P., à Port-Moody, soit 500 tonnes.
do	do 7,824.....	Wilson et McCready	13 do 1885	Construire une remise pour les locomotives à 10 places, à North Bend, C.-B., pour le C. C. P.
Ch de fer de l'Ile du P.-Edouard...	do 7,771.....	Rhymney Iron Co. (limitée).	5 mars 1885	Fourni 400 tonnes de rails d'acier à collerette, 50 lbs. par verge, avec les éclisses angulaires en acier, et les boulons et écrous nécessaires, pour le ch de fer de l'Ile du P.-E., délivrés à Charlottetown, I.P.E.
do	do 7,800.....	Cie houillère Intercoloniale.	19 mai 1885	Fournir 6,500 tonnes de charbon pour le ch. de fer, I.P.E., délivrées sur les quais du ch. de fer, I.P.E.
Ch. de fer Intercolonial.....	do 7,469.....	Warran Taylor	22 avril 1884	Prolongement du quai, à Dalhousie, N.-B., pour le ch. de fer Intercolonial.
do	do 7,578.....	James Crossen.....	22 do 1884	Construire 400 wag. pour le charbon, et 1 fourgon pour les bag., ch. de f. Interc , déliv. à la jonc. de la Chaudière..
do	do 7,580.....	J. Harris ot Cie.....	31 juillet 1884	Construire 12 wagons fermés et 56 wagons-plateformes pour le ch. de fer Intercolonial, délivrés à Saint-Jean, N.-B.
do	do 7,582.....	do	31 do 1884	Construire une voiture de 2e classe pour le ch. de fer Intercolonial, délivrée à Saint-Jean, N.-B.
do	do 7,606.....	Ontario Car Co.....	6 août 1885	Cons. 50 wagons à houille pour le ch. de f. Intercolonial, délivrés à la jonc. de la Chaudière sans frais, sur la voie.

do	.....	do	7,588.....	Cie de navigation à vapeur du Saint-Laurent.....	12 do 1884	Vapeur "*Contest*" pour transp. les malles et les passagers entre le quai de Rimouski et le steamer de la malle ang.
do	.....	do	7,610.....	Robert Mitchell et Cie.....	26 do 1884	Appareil de chauffage dans la gare des voyageurs, ch. de fer Intercolonial, Saint-Jean, N.B.
do	.....	do	7,613	Thomas Giles	28 juillet 1884	Enlever l'observateur situé dans le chantier de Sa Majesté, Halifax, et transporter les matériaux sur les terres du chemin de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,615.....	D. Roy et frère.....	30 août 1884	Construire la gare à la jonction Harlaka, chemin de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,617.....	John F. Teed.....	14 do 1884	Construire la gare à Mont Uniacke, embranchement de Windsor.
do	.....	do	7,619.....	Nesbitt et Auger.....	22 do 1884	Const. le hangar aux march. à Lévis, P.Q., c. de f. Interco.
do	.....	do	7,623.....	J. B. Snowball.....	18 sept. 1884	Construire l'embran. d'Indiantown, ch. de f. Intercolonial, de la station de Derby à Indiantown, le long de la rive nord de la rivière Sud-Ouest de Miramichi, 13½ milles.
do	.....	do	7,626.....	Cie manufacturière Starr (resp. limitée).....	28 juillet 1884	Construire un pont tournant sur les Narrows, à Halifax, pour le chemin de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,628.....	Cie Blanavon (resp. limitée).	28 août 1884	Fournir 1,800 ton. de rails d'acier (67 lbs. par vg.) avec les attaches, pour le ch. de fer Interco., déliv à Halifax.
do	.....	do	7,677.....	E. Chanteloup.....	1er nov. 1884	Appareil de chauffage dans la remise aux locomotives, ch. de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,679.....	Wm. Starkey et Cie	5 do 1884	Construire 5 château d'eau à l'épreuve de la gelée, (50,000 gals.) pour le ch. de f. Interco., aux endroits désignés.
do	.....	do	7,681.....	A. Grant.....	9 octobre 1884	Eriger un hangar aux marchandises à Saint-Octave, P.Q., pour le ch. de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,683.....	do	do 1884	Eriger une gare à Saint-Moïse, P.Q., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,695.....	Carrier, Lainé et Cie.....	do 1884	Eriger deux plaques tournantes pour le ch. de f Intercolo.
do	.....	do	7,721.....	Rhodes, Curry et Cie.....	15 déc. 1884	Construire un hangar pour le foin à Richmond, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,732.....	Oakes et Paw.....	22 juillet 1884	Niveler l'embranchement de Dartmouth, ch. de f. Intercolonial, jusqu'à Black Rock Point, et à partir des Narrows jusqu'à la rafinerie de sucre Woodside, si le min. l'ord.
do	.....	do	7,744.....	Edouard Fontaine.....	12 nov. 1884	Transborder les marchandises à la jonction de la Chaudière, chemin de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,745	Rhodes, Curry et Cie.....	13 juillet 1884	Construire les bureaux généraux pour le chemin de fer Intercolonial, à Moncton, N.-E.
do	.....	do	7,746.....	do	20 déc. 1883	Construire la gare tête-de-ligne du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, N.-B.
do	.....	do	7,747.....	M. J. Hogan.....	31 janvier 1884	Remplir l'étang à la Pointe-Lévis pour le chemin de fer Intercolonial (100,000 verges cubes).
do	.....	do	7,748.....	do	18 avril 1884	Pont sur piliers et chevalets aux Narrows, Port d'Halifax, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,760.....	Rhodes, Curry et Cie.....	18 déc. 1884	Construire un certain nombre de latrines pour le chemin de fer Intercolonial.
do	.....	do	7,762.....	Ebbw Vale Steel, Iron, and Coal Co. (resp. limitée).....	17 fév. 1885	Fournir 2,000 tonnes de rails d'acier à collerette, de 67 lbs. la verge, et 200 tonnes de rails d'acier à collerette, 56 lbs. par verge, pour le chemin de fer Intercolonial.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885.—*Suite.*

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale
Ch. de f. Intercolonial.....	Acte n° 7,763.....	Moss Bay Hematite Iron and Steel Co (resp. limitée).	20 fév. 1885	Fournir 2,000 tonnes de rails d'acier à collerette, de 67 lbs. par verge pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,770.....	Ebbw Vale, Steel, Iron and Coal Co. (resp. limitée)....	10 mars 1885	Fournir 230 ton. d'éclisses angulaires en acier, et 7 ton. d'éclisses ordinaires d'acier, et 32 ton. de boulons et d'écrous, $\frac{7}{8}$ pc., et $\frac{3}{4}$ pc. délivrés sans frais à bord, à Liverpool, Barrow ou Workington, p. le ch de f. Intercolo.
do	do 7,805.....	James Harris et Cie.....	16 mai 1885	Construire 300 wagons à houille de six tonnes, pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,820.....	Truro Foundry and Machine Co.....	2 do 1885	Construire un pont en arc, avec de vieux rails en U à McLean's Corner, à 2½ milles au nord de la station de Londonderry, chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,821.....	Smith et McPhail.....	11 do 1885	Echange de fret à la Pointe-du-Chêne, Shédiac, et entre ce point et Bouctouche, N.-B., sur le chemin de fer Intercolonial.
.....	do 7,822.....	Arcade Lemieux.....	9 do 1885	Transbordement de fret à la jonction de la Chaudière, chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,832.....	John F. Teed.....	27 do 1885	Construire une station et un hangar combinés à Indiantown, sur l'embranch. de Derby, ch. de f. Intercolonial
do	do 7,833.....	do	do 1885	Construire une station et un hangar combinés à Millertton, sur l'embranchement de Derby, ch. de fer Intercolonial.
do	do 7,836.....	John Blagdon et fils.....	14 do 1885	Réparer le quai n° 1, à Richmond, Halifax, N.-E., pour le chemin de fer Intercolonial.
do	do 7,845.....	Cie d'acier du Canada (resp, limitée).....	30 juin 1885	Fournir 400 roues de wagons en fonte refroidie, délivrées sans aucun frais sur les wagons, à la station de Londonderry, du ch. de f. Intercolo., garanties pour trois ans.
do	do 7,862.....	Alfred Steeres	29 mai 1885	Clôture en fil métallique le long du ch. de f. Intercolonial entre Hampton et Saint-Jean, 2,100 rods linéaires.
do	do 7,863.....	J. B. Calhoun.....	29 do 1885	Clôture en fil métall. le long du ch. de f. Interco., entre la Pointe du Chêne et la jonct. Painsec, 640 rods linéaires.
do	do 7,864.....	T. H. Wilson	1er juin 1885	Clôture en fil métallique le long du ch de f. Intercolonial, entre Moncton et Sussex, 1,200 rods linéaires, et entre Apohaqui et Hampton, 800 rods linéaires.
.....	do 7,865.....	do	16 do 1885	Clôture en fil métallique le long du ch. de f Intercolonial, entre Sussex et Apohaqui, 480 rods linéaires.
.....	do 7,866.....	A. K. Thomson.....	8 do 1885	Clôture en fil métall. le long du ch. de f. Interco., entre la jonction Dalhousie et Campbellton, 271 rods linéaires.

do	do	7,867	E. R. Bucknam	do 3, 1885	Clôture en fil métallique le long du chemin de fer Intercolonial, entre Tartague et le Petit Métis, 960 rods linéaires.
do	do	7,868	Wm. Howell	do 3, 1885	Clôture en fil métallique le long du ch. de fer Interc. entre Emb. pour houille et la Jonction de Kent, 900 rods lin.
do	do	7,870	A. McIntosh	do 3, 1885	Clôture en fil métallique le long du ch. de fer Interc. entre Canaan et Embranchement pour houille, 800 rods lin.
do	do	7,871	Jas O. Fish	do 5, 1885	Clôture en fil métallique le long du ch. de fer Intercolonial, entre la Rivière Barnaby et Bartibogue, 1,400 rods lin.
do	do	7,872	O. Mignault	do 11, 1885	Clôture en fil métallique le long du chemin de fer Intercolonial, entre Causapscal et Sayabec, 1,600 rods linéaires.
do	do	7,873	Archd. Ferguson	do 11, 1885	Clôture en fil métallique le long du ch. de fer Interc. entre la Jonction de Kent et la Rivière Barnaby, 1,400 rods lin.
do	do	7,877	Wm. Ferguson	do 3, 1885	Clôture en fil métallique le long du ch. de fer Intercolonial, entre les Moulins de Berry et Canaan, 438 rods linéaires.
do	do	7,878	Gray et Wheaton	29 mai 1885	Clôture en fil métallique le long du chemin de fer Intercolonial, entre la Rivière-Rouge et Bathurst, Petite-Roche et la Rivière-Jacquet, 963 rods linéaires. Clôture en fil métallique le long du ch. de fer Intercolonial, entre Sainte-Flavie et Rimouski, 640 rods linéaires. Clôture en fil métallique le long du ch. de fer Intercolonial, entre Rimouski et Hadlow, 1,600 rods linéaires. Clôture en fil métallique le long du ch de fer Interc. entre la Jonction de St-Charles et Lévis, 3,634 rods lin.
Canal Welland	do	7,570	R. G. et F. Hicks	21 juillet 1884	Former la section 4, fossés latéraux en arrière du coursier du canal Welland, entre Stromness et Marshville.
do	do	7,571	Wm. Hutchinson	21 do 1884	Former la section 6, fossés latéraux en arrière du coursier du canal Welland, entre Stromness et Marshville.
Canal Lachine	do	7,586	E. Ouellette et Cie	6 août 1884	Clôture en bois et mur de pierre au sud-est du chemin actuellement en voie de construction depuis Lachine en allant vers la Côte Saint-Paul, canal Lachine.
Canal de Beauharnois	do	7,661	La corporation de la ville de Salaberry de Valleyfield	24 oct. 1884	Entretenir l'égoût le long du canal de Beauharnois dans la paroisse de Sainte-Cécile et la ville de Valleyfield.
Canal des Galops, Canal de Williamsburg	do	7,793	Wm. A. Allen	29 avril 1885	Nouveau contrat (au lieu du n° 7,342, Nicholson et Allen), entrée d'amont, div. des Galops, canal de Williamsburg.
			EN GÉNÉRAL.		
Cie de chemin de fer du Nord et de l'Ouest du Nouveau-Brunswick	do	7,639	Cie de chemin de fer du Nord et de l'Ouest du N.-B.	24 déc. 1884	Convention *re* Subvention—Frédéricton à la Rivière Miramichi.
Cie de chemin de fer de la Jonction de Pontiac du Pacifique	do	7,713	Cie de ch. de fer de la Jonction de Pontiac du Pacifique	22 do 1884	Convention *re* Subvention—De Hull ou Aylmer, à Pembroke, traversant l'Ottawa à un point au delà de Lapasse.
Cie de ch. de fer du Grand-Nord	do	7,720	Cie de ch de fer du G.-Nord.	14 fév. 1885	Convention *re* Subvention—Saint-Jérôme à New-Glasgow.
Cie de chemin de fer de Kingston et Pembroke	do	7,758	Cie de chemin de fer de Kingston et Pembroke	5 mars 1885	Convention *re* Subvention—15 milles de Renfrew, au sud, vers la Rivière Mississipi.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet 1884 et le 30 juin 1885.—*Fin.*

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
Cie de chemin de fer de St-Louis, Richibouctou et Bouctouche.....	Acte n° 7,772.....	Cie de ch. de fer de St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	5 mai 1885...	Convention *re* Subv.—Richibouctou à St-Louis, 7 milles.
Cie de chemin de fer d'Albert Sud.	do 7,804.....	Cie de ch. de fer d'Albert-Sud	23 do 1885...	Convention *re* Subv —Hopewell Corner (ou Albert) à l'embouchure de la Rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, N.-B.
Cie de chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	do 7,808.....	Chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	25 do 1885...	Convention *re* Sub.—Ligne depuis le chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock Corner, N.-B.

ANNEXE No 17

ÉTAT GÉNÉRAL.

1° Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

2° Propriétés achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, pour les chemins de fer et canaux du Canada, et propriétés vendues comme n'étant pas nécessaires aux chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

3° Conventions au sujet de subvention accordées par le gouvernement fédéral pour aider à la construction des chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies de chemins de fer et le ministre des chemins de fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1885.

ÉTAT

10.—Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés loués sur les canaux

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Beauharnois.	
20 oct. 1884.	Durant bon plaisir.	Cie de télégraphe Mutuelle du Canada.	Placer des poteaux au côté sud du canal, 2 milles, Valleyfield.	Ligne de télégraphe.
24 do 1884	do ...	S. A. Brodeur.....	Lot N.-E. ½ 21, 1re con. Catherinestown, en amont du canal, Valleyfield.	Ferme.....
1er do 8851	do ...	Joseph Cardinal.....	Lots 116 et 101, au nord du canal, Sainte-Cécile, Valleyfield.	Culture. .....
21 juill. 1885	do ...	O. Trempe.....	Lot 1, en amont de l'écluse de prise d'eau, au nord du canal Sainte-Cécile, Valleyfield.	Quai et hangar au charbon.
11 avril 1885	do ...	Cie de chemin de fer Atlant. du Canada.	Pont tournant en fer au-dessus du canal, Sainte-Cécile, Valleyfield.	Chemin de fer et pont.
25 juin 8851	do ...	Moïse Julien.....	Lot du quai, 200 pieds en amont du pont Saint-Timothée, au nord du canal.	Quai et pierre....
			Canal Lachine.	
18 oct. 1884	do ...	Cie de ponts du Canada, (limitée.)	Poser un tuyau de 7 pcs. depuis le canal, côté nord, à leurs travaux, 1,000 pds. en aval de l'écluse de prise d'eau, Lachine.	Pour chaudière et machines.
23 déc. 1884	do ...	Anderson, McKenzie et Cie., et A. Hurteau et Frère..	Droit d'hiverner du bois de service au quai du bassin Wellington.	Empiler du bois..
2 mai 1885	do ...	Cie de raffinerie de sucre du St-Laurent	Passer un tuyau à l'eau de 24 pcs. depuis le bassin n° 2, *viâ* rue Queen, Montréal, jusqu'à leur manufacture.	Alimentation d'eau.
8 do 1885	do ...	G. E. Jacques et Cie	Lot sur la rue Colborne, Montréal, N.-O. du bassin n° 2, près des hangars à farine n°s 4 et 5.	Bureau.....
28 août 1885	do ...	Cie de raffinerie de sucre du Canada.	Hangar n° 1, bassin Saint-Gabriel.	Emmagasinage de sucre.
			Canal Rideau.	
11 avril 1885	do ...	B. E. et J. F. Chaffey	Partie du lot n° 17, dans la 8e concession sud, Crosby, à l'écluse Chaffey.	Moulin à farine..
7 do 1885	do ...	Club de canots d'Ottawa.	Partie du lot au pied du canal, à Ottawa, dans la rivière.	Maison pour les canots.

GÉNÉRAL :

et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Force du pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement. Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	Observations.
			$ cts.	$ cts.			
.....	.....	20 oct. 1884	1 00	1 00	1er oct. ...	Sur livraison du bail.	D'avance.
.....	10 arpts 15⅓ perches.	1er do 1884	8 00	8 00	1er do ...	do ...	do
.....	3 acres.....	1er juin 1883	20 00	20 00	1er juin ...	do ...	do
.....	150 x 100 pieds.	1er sept. 1883	40 00	40 00	1er sept....	do ...	do
.....	.....	11 avril 1885	1 00	1 00	1er avril..	do ...	Prendre fin à 6 mois d'avis de l'une ou l'autre partie.
.....	150 x 70 p.	1er juin 1885	20 00	20 00	1er juin ...	do ...	D'avance.
Tuyau, 7 pcs.	.....	1er juil. 1884	50 00	50 00	1er juill ...	do ...	do
.....	170 jetées à $1.00 33 do 1.00		170 00 33 00	.....	.....	do ...	do
Tuyau, 24 pcs.	.....	1er juil. 1885	750 00	375 00	1er janv. et 1er juil.	do ...	Ceci remplace le bail du 22 juillet 1879.
.....	18 x 24 p..	1er do 1885	25 00	25 00	1er juill ...	do ...	D'avance.
.....	.....	1er août 1885	1200 00	100 00 par mois.	1er de ch. mois.	do ...	do
Le surplus d'eau passe par le biez.	3 rods 18 perches.	1er juil. 1883	5 00	5 00	1er juill ...	1er juil. 1883	Ceci remplace le bail du 5 juillet 1884. D'avance.
.....	.....	1er juin 1885	1 00	1 00	1er juin ...	Sur livraison du bail.	D'avance.

ETAT GÉNÉRAL indiquant : 1°—Pouvoirs hydrauliques et autres propriétés

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Cornwall.	
			Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	
			Canaux de Williamsburg.	
			Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	
			Canal Welland.	
10 juin 1885.	Plaisir du gouvernement..	Cie de téléphone Bell du Canada.	Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	Téléphone.....
			Canal Chambly.	
			Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	
			Canal Sainte-Anne.	
			Placer des poteaux et fils métalliq. le long de ce canal et aut. canaux.	
			Chemin de fer Intercolonial.	
6 mai 1885.	10 ans.....	Cie de ch. de f. Vermont Central au gouvernement.	Chambres dans le bâtiment situé sur le lot officiel n° 148, sur le côté sud-est, rue St-Jacques, Montréal.	Bur. des agents du gouvernem.
6 do 1885.	do	do ...	La Cie devra chauffer, réparer et faire les changements nécessaires.	do ...
31 déc. 1884.	1 an.....	Chas. A. Demers.....	Permis de vendre des livres, etc., à la gare de Lévis, d. la salle des journ.	Livr., journaux, etc.
1er juil. 1885	do	Jos. Fortin.	Permis de vendre des livres, etc., sur les conv. ent. Lévis et Campb'llt'n	do ...
1er do 1885.	do	Cie de publication des chemin de fer Canada.	Permis de vendre des livres, etc., sur les conv. entre Halifax, Campbellton, St-Jean et Pointe-du-Chêne.	do ...

oués sur les canaux et chemins de fer, etc—*Suite.*

Force du pouvoir hydraulique loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	
			$ cts.	$ cts	$ cts.		
.....	.....	10 juin 1885	1 00	1 00	1er juin....	Sur l'échéance du bail	Tout dans le même bail. D'avance.
.....	.....	1er mai 1883	600 00	50 00	1er de ch. mois.	do	
.....	.....	1er do 1883	200 00	50 00	Trimestre. 31 déc. et 30 juin.		
.....	.....	31 déc. 1884	50 00	25 00		Sur l'échéance du bail	Prendre fin à un mois d'avis. D'avis.
.....	.....	1er juil. 1885	400 00	33 34	Mensuell..	1er juil. 1885	D'avance.
.....	.....	1er do 1885	1100 00	91 67	do ...	1er do 1885	do

2°—Propriétées achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Date.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal Carillon.			$ cts.	
24 janv. 1885	John M. Kirby	Sa Majesté..	Décharge pour domm., inondation du lot 15, 1re conc. Hawkesbury-Est	Digue de Carillon.	2 acres	200 00	
20 fév. 1885	D. B. Wyman.....	do ...	do lot 16 do ...	do	⅔ do	50 00	
22 juin 1884	J. B. et O. Brazeau..	do ..	do pt. E. 20, block C., 1re con. Chatham	do	2¼ do	50 00	
25 nov. 1884	S. Webster.....	do ...	do lot 25 do ...	do	¼ do	40 00	
8 janv. 1885	John Fitzgerald, aîné	do ...	do 3 et ch. sur 7 do ...	do	¼ do	275 00	
14 do 1885	James Miller.....	do ...	do 5 do 1 do ...	do	⅓ do	25 00	
14 do 1885	Geo. O'Brien.....	do ...	do 7 do 1 do ...	do	0 do	20 00	
29 do 1885	Jos. Fletcher.....	do ...	do 3 do ...	do	½ do	25 00	
29 do 1885	J. Cushing *et al*, syndics de la congrégation de l'église presby., Chatham.	do ...	do ½O 6 do ...	do	½ do	20 00	
			Canal Chambly.				
1er mai 1885	Kane et Mularky.....	do ...	Décharge, clôt. et entret. des clôtures sur le lot 13 ou le l. offi. 4, 338, parois. de Chambly	Canal Chambly....	.....	150 00	
			Canal Welland.				
24 juill. 1884	A. L. et A. F. Bradley	do ...	Décharge pour dommages causés par le drain qui a inondé le lot 5 dans la 10e c. Grantham	Canal Welland.....	.....	275 00	
6 août 1884	Aaron Wiggins.....	do ...	Décharge pour dommages par l'inondation, déplacement des ponts, lot 74, Thorold	do	.....	150 00	
8 sept. 1884	John Cloy (propr)...	do ...	Décharge pour dommages, inondation de ses bâtiments, près du chemin de fer, Thorold.	do	.....	100 00	
9 do 1884	Howland, Jones et Cie (locataires)....	do ...	Décharge p ur domma., farine mouillée dans le bâ im. sur le ch de fer côté O., Thorold	do	.....	275 84	
20 do 1884	Success. Mich. Smith	do ...	Décharge pour dommages au lot L, à l'est de la rue Est, Port-Colborne.....	do	.....	150 00	
27 nov. 1884	Chas. Lugsdin (locataire).....	do ...	Décharge pour dommage à la boutique sur le lot 23 à l'ouest de la rue Ouest, P.-Colborne	do	.....	200 00	

4 déc. 1884	D. Armstrong *et al*...	Sa Majesté...	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 21, à l'ouest de la rue Ouest, Pt-Colborne	do	.....	460 00	
4 do 1884	R. Armstrong.....	do ...	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 21, à l'ouest de la rue Ouest, Pt-Colborne	do	.....	480 00	
17 do 1884	Wm. Lewis (locat.).	do ...	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 34, à l'ouest de la rue Ouest, Pt-Colborne	do	.....	175 00	
22 do 1884	Jane McCarty.....	do ...	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 25, à l'ouest de la rue Ouest, Pt-Colborne	do	.....	356 00	
30 do 1884	S. Burrow(locataire)	do ...	Déch. pour dom. à la boutique et aux affaires, lot 26, à l'ouest de la rue Ouest, Pt-Colborne	do	.....	250 00	
6 janv. 1885	S. Hopkins	do ...	Déch. pour dom. aux bâtiments sur le lot 22, à l'ouest de la rue Ouest, Port-Colborne ...	do	.....	91 00	
26 do 1885	L. G. Carter.....	do ...	Déch. pour dom. aux bâtiments sur le lot 23, à l'ouest de la rue Ouest, Port-Colborne ...	do	.....	356 00	
4 fév. 1885	Wm. Walker (locataire).....	do ...	Décharge pour dom., obstacles sur le front du lot 26, à l'ouest de la rue Ouest, Pt-Colborne	do	.....	375 00	
22 juil. 1885	Sarah J. Stanton *et vir*, ci-devant Mme Jos. Hardison.....	do ...	Déch. pour dom. au cabaret, etc., sur les ½O C et D, à l'est de la rue Est, Pt-Colborne...	do	.....	765 00	
16 oct. 1885	C. Pitzlee *et al*	do ...	Déch. pour dom. aux bâtim., etc., sur le lot 25, à l'ouest de la rue Ouest, Port-Colborne.	do	.....	350 00	Obligat. d'indemnité, *re* réclama, si aucune, pour le règle. de mariage de Geo. McKenzie Locat. du gouvernement n° 2484.
7 janv. 1885	Veuve J. T. Willett..	do ...	Titre des lots 10, 11, sur la rue Rodman, Ste-Catherine, sur le lot 17, 5e con, Grantham.	do	0 008 acre. ..	30 00	
20 do 1885	R. Lowrie *et al*.....	do ...	Déch. en faveur du gouv. pour dom. au moulin à farine, etc., à Pt Dalhousie, déversoir n° 1.	do	.....	1,500 00	
24 do 1885	Mary Shaughnessy ci-devant O'Connor	do ...	Déch en faveur du gouv. pour dom. causés par l'emploi de son lot 26, dans la 3e concession, Humberston, pour y faire des dépôts.....	do	.....	25 00	
15 nov. 1884	J. Batteriel *et ux*.....	do ...	Titre de partie des lots 12 à 20, rue Rodman, Ste-Catherine, sur le lot 17, dans la 5e concession, Grantham	do	$\frac{1}{10}$ acre.....	150 00	
5 juin 1885	J. Bald *et voir*	do ...	Titre de partie des lots 20, 5e con., Crowland.	do	0·21 acre.....	75 00	
			Canal Murray.				
24 sept. 1885	Wm. Clark *et al*.....	do ...	Ordonnance de la cour de chanc., assignant au gouv. partie du lot 10, con. C, Murray...	Canal Murray..... ..	0·45 do	51 50	Frais, $1,051.39.
			Canaux de Williamsburg				
10 avril 1885	Benj. Rowe.....	do ...	Obligation d'indemnité au gouvernement *re* chèque de $30.00 s'il est réclamé	Canal des Galops..	.....	61 60	
			Canal de la Vallée de la Trent.				
22 juil. 1884	J. H. Cunningham...	do ...	Décharge pour dommages par l'écluse aux Chutes Fénelon, au lot 3, est de la rue Colborne, village Fénelon.....	Canal de la Vallée de la Trent	.....	200 00	

2°. PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal de la Vallée de la Trent—Suite.			$ cts.	
17 sept. 1884	A. Fairbairn.....	Sa Majesté...	Déch pour dom. par la digue Lakefield au lot Park 1, N. de la rue George, vil. de Lakefield.	Canal de la Vallée de la Trent.....	.....	100 00	
13 do 1884	J. C. Sherin	do ...	Déch. pour dom. par la digue Lakefield au lot Park 2, N, de la rue George, vil. de Lakefield	do ...	.....	100 00	
31 oct. 1884	A. J. Wright *et ux*...	do ...	Décharge pour dommages par la digue des rapides Lovesick, au lot 9, dans la 6e concession, et lot 10, dans la 7e con., Harvey.....	do ...	.....	250 00	
20 nov. 1884	H. Grundy *et ux*	do ...	Décharge pour dommages par la digue Lakefield au lot 24, N. de la rue Smith, village de Lakefield, ou partie 27, 8e con., Smith...	do ...	.....	200 00	
20 déc. 1884	R. White (locataire).	do ...	Décharge pour dommages par la digue Lakefield à la ½E, lot 34, dans la 11e con., Smith.	do ...	.....	} 40 00	
30 août 1884	J. McGraw (locataire sa vie durante)	do ...	Décharge pour dommages par la digue Lakefield à la ½E, lot 34, dans la 11e con., Smith.	do ...	.....		
27 nov. 1884	J. Crickmore	do ...	Décharge pour dommages par la digue Lakefield à la ½O, lot 18, dans la 7e con., Douro.	do ...	.....	300 00	
27 déc. 1884	Fidéicommis. de R. et C. Strickland...	do ...	Décharge pour dommages par la digue Lakefield à la ½O, lot 18, dans la 7e conc., Douro.	do ...	.....	1 00	
9 do 1884	Fidéicommis. de J. P. et S S. Strickland.	do ...	Déch. pour dom. par la digue Lakefield au lot 5, S. de la rue George, lot 9, N. de la rue Smith, blocs U et S, village de Lakefield....	do ...	.....	400 00	
22 avril 1885	Jes. Preston (veuve).	do ...	Décharge pour dom. par la digue Lakefield à la ½S de ½N du lot 20, dans la 8e con., Smith...	do ...	.....	100 00	
24 déc. 1884	Kath, Strickland *et al*	do ...	Décharge pour dommages par la digue Lakefield aux lots irréguliers 18, dans la 7e con., et 18, dans la 18e con , Douro	do ...	.....	500 00	
12 mai 1885	Eliz. Chalmers *et vir.*	do ...	Décharge pour dommages par la digne Lakefield au lot 26, dans la 4e con., Douro	do ...	.....	250 00	
4 sept. 1885	H. L. Lefebvre.....	do ...	Déch. pour dom. par la digue Lakefield à l'abri de chaloupe sur le lot 19, 7e con., Douro....	do ...	.....	25 00	
			Rivière des Outaouais — Dommages par les digues au Rocher Fendu et les chutes du Grand Calumet.				
30 oct. 1884	Geo. Carswell	do ...	Décharge, dom. aux lots 25 et 26, Grand Calumet	Travaux de la Culbute.....	40 acres	800 00	
7 nov. 1884	W. O. et T. Spencer *et al*	do ...	do lot 20, dans la 5e con. de l'île au Calumet...	do	16 do	80 00	

13 do 1884	Thos. McVeigh	do ...	do	part. ½ 26, et part. ½ 27, 5e con. île Calumet	do	16 do	80 00	
12 janv. 1885	H. et F. et F. Rose *et al*.....	do ...	do	partie ½ 4, Mansfield.....	do	9¾ do	100 00	
17 nov. 1884	Archd. Spencer.....	do ...	do	lots 2 et 3, rang B, Mansfield	do	18⅝ do	80 00	
4 déc. 1884	M. Dempsey	do ...	do	lots 6 et 7, 1er rang, Mansfield	do	55½ do	575 00	
7 fév. 1885	C. Dumouchel	do ...	do	lots 13, 14, rang nord, Grand Calumet.....	do	.....	500 00	
6 do 1885	W. Rimer	do ...	do	lot 6, S. de la rue Front, village de Bryson.....	do	.....	75 00	
10 do 1885	John McCosher	do ...	do	lot 11, N. de la rue Front, village de Bryson	do	.....	15 00	
2 mars 1885	Pat. Davis.....	do ...	do	lot 5, dans le 1er rang, Mansfield	do	.....	225 00	
26 mai 1885	Geo. Carswell (mandataire de Jos. Malo)	do ...	do	lots 17, 18, rang nord, île du Calumet.....	do	.....	400 00	
				Canal Cornwall.				
13 mai 1885	M. Ryan *et ux*	do ...	Titre de part. du lot E½ 3, 1re con. Osnabruck.		Canal Cornwall ...	0· 5 acres ...	225 00	
3 juil. 1885	Wm. J. Brown *et ux*.	do ...	do 6 do do ...		do ...	1·06 do ...	434 00	Décharge, 30 juillet 1885.
3 do 1885	Alex Serviss	do ...	do E½ 6, dans la 1re con. Osnabruck	terrain pris.....	do ...	1·19 do ...	297 50	
				terrain endomm.	do ...	.....	27 50	Décharge, 27 juillet 1885.
				Chemin de fer Intercolonial.			$ cts.	
1er nov. 1884	Eliz. Russell.....	Sa Majesté..	Titre au gouvernement de partie du lot 331, par. de Durham, N.B., pour droit de passage.		Chemin de fer Intercolonial...	0·81 acres	36 00	
19 fév. 1885	Maire, échevins et corpor. munic. de la cité de St-Jean, N.B.	do ...	Arrangement *re* division de la rue Smythe, Saint-Jean, N.-B.....		do ...	.....	.....	
10 sept. 1883	Commissaire remplissant les fonctions de Lord de l'Amirauté.	do ...	Titre au gouvernement du terrain et de la par. de terrain submergée située sur le côté est de la rue Upper Water, Halifax, près de l'arsenal de la marine de S.M., pour quai et term du ch. de f. Interc, dans le port d'Halifax..		do ...	4·065 acres	1 00	

2°—PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs, etc.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées	Pour quel usage.	Etendue. — Acres.	Prix de vente.	Observations.
			Chemin de fer Canadien du Pacifique.			$ cts.	
3 fév. 1885	James Park.....	Sa Majesté...	Titre du lot 283, St-André, 2 milles à l'extér. ch. de fer canad. du Pacifique	Ch. de f. can. Pac.	1·02 acres	40 00	
31 mars 1885	Jas. Isbester.....	do ...	do 5 (arpentage fédéral) Kildonan	do ...	3·25 do	1 00	
3 janv. 1885	Rév. S. Pritchard	do ...	do 36, 2 milles à l'extérieur, St-Jean	do ...	2·07 do	1 00	
8 do 1885	John Bruce.....	do ...	do 40 (arpentage fédéral) Kildonan	do ...	0·93 do	1 00	
14 do 1885	Ann, femme de C. Isbester	do ...	do ½N 6, Kildonan	do ...	2·68 do	26 80	
16 do 1885	Janet Polson.	do ...	do 10 (arpentage fédéral) Kildonan	do ...	0·44 do	1 00	
9 do 1885	John Polson	do ...	do ½O de ¼SE sec. 36, tp. 11, R. 2 E.	do ...	5·77 do	57 70	
25 fév. 1885	A. G. Irwin	do ...	do ¼NE do 36 do ...	do ...	0·24 do	1 00	
3 do 1885	J. S. Aikins	do ...	do ¼NE do 3, tp. 13, R. 2 E	do ...	17·46 do	1 00	
21 do 1885	Jos. Robinson	do ...	do ¼NE do 30 do ...	do ...	2·29 do	1 00	
19 do 1885	Robt. Sproule.....	do ...	do ¼SO do 30 do ...	do ...	7·27 do	1 00	
26 mai 1885	Sa Majesté	Peter Fink..	Titre à lui de partie du lot 2, groupe 1, Yale, district de Lytton.....	Non requis pour le C.C.P.....	10·00 do	252 10	Fink a vendu au gouv. 119 acres du même lot pour $3,000 par titre du 15 déc. 1883, pour y établir une station.
10 jan. 1885	L. S Vaughan.....	Sa Majesté .	Décharge pour avoir pris et abandonné les subdivisions du lot 65, Saint-Clément.....	do ...	.....	400 00	
23 do 1885	Wm. Wagner.	do ...	Décharge pour avoir pris et abandonné les secs. ½O, 27 et 28, tp. 13, R. 4 O.....	do ...	.....	608 00	Embran. Stonewall
2 août 1883	Sarah, femme de D. Gunn, autrefois Mme H. Bird..	do ...	Titre au gouvernment du lot 206, St-André...	Emb. Pembina C C P	0·76 acres	22 00	Intérêt depuis le 14 octobre 1882.
19 mars 1885	Jas. Isbester *et ux*.....	do ...	do ¼NE sec. 11, tp. 13, R. 2 E.....	do Stonewall C C P	5·01 do	762 25	

28 do 1881	G. G. Allen et D. Campbell	do ...	do 56, Sainte-Agathe...	Pembina do ...	2·61 do	33 41	
4 nov. 1884	Henry Fry, jeune.....	do ...	Obligation d'indemnité au gouvernement *re* perte de chèque, si réclamé.....	Ch. de fer Pac. C.	.....	.....	
25 juil. 1883.	J. B. Lagimonière ...	do ...	Titre du lot 74, Saint-Boniface.....	Em. Pembina P.C.	1 28 acres	56 66	
25 do 1883.	E. Lagimonière.....	do ...	do 75 do	do ...	1·29 do	56 50	

3°—CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral gnies de chemins de fer et le ministre des chemins de

Date de la signature.	Nom de la compagnie du chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à être construite.	Actes du Canada accordant une subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	N'excédant pas en tout
				$	$
24 déc. 1884	Cie de chemin de fer Nord et Ouest.	De Frédéricton à la rivière Miramichi.	47 Vic., c. 8.	3,200	128,000
22 do 1884	Cie de chemin de fer de jonction de Pontiac au Pacifique.	De Hull ou Aylmer à Pembroke, traversant la rivière des Outaouais à un endroit qui ne soit pas à l'est de Lapasse.	do ...	3,200	272,000
20 jan. 1885	Cie de chemin de fer de Caraquette.	De Caraquette à Bathurst, N.-B.	46 Vic., c.25.	3,200	115,200
20 do 1885	do	De Caraquette à Shippegan Harbor, N.-B.	47 Vic., c. 8.	3,200	76,800
14 fév. 1885	Cie de chemin de fer de Grand Nord.	De Saint-Jérôme à New-Glasgow, Qué.	do ...	3,200	32,000
5 mars 1885	Cie de ch. de fer de Kingston et Pembroke.	D'un point situé à 15 milles au sud de Renfrew et entre le Mississippi et Renfrew à Renfrew.	do ...	3,200	48,000
5 mai 1885	Cie de ch. de fer de Saint-Louis, Richibouctou et Bouct.	De Richibouctou à Saint-Louis, comté de Kent, N.-B.	do ...	3,200	22,400
23 do 1885	Cie de chemin de fer d'Albert-Sud.	D'Hopewell Corner (aujourd'hui appelé Albert) à l'embouchure de la rivière au Saumon, par. d'Alma, N.B	do ...	3,200	51,200
25 do 1885	Chemin de fer Elgin-Petitcodiac et Havelock.	Du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, à Havelock Corner, N.-B.	46 Vic., c.25.	3,200	38,400

pour aider à la construction de chemins de fer, intervenues entre certaines compagnies de fer et canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1885.

Nombre de milles à être subventionnés.	Maximum de rampe :- Pieds au mille.	Rayon de courbe—au moins.	Largeur de déboisement chaque côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails		Ligne à être terminée.	Observations.
						D'acier.	De fer.		
	Pds.	Pieds.	Pds	Pds	Pds.	Lbs	Lbs		
40	70	955	50	20	16	56	60	1er juillet 1888.	
85	53	1,433	50	22	16	56	.....	1er sept. 1885—27 milles de Aylmer ; 1er juillet 1886—27 milles suivants ; 1er juillet 1887—toute la ligne.	Le gouvernement devra retenir $28,000 pour faire face aux obligations contractées par la compagnie.
36 24	60	1,000	50	20	16	50	56	25 mai 1887. 1er juillet 1888.	
10	60	1,146 604	50	20	16	56	.....	1er juillet 1885.	Le gouvernement devra retenir $5,000 pour faire face aux obligations.
15	*	6° ou 955 pds.	50	18	15 ou plus.	56	56	5 mars 1886.	
7	45	1,000	50	20	16	56	.....	31 décembre 1885.	
16	120	6° ou 955 pds.	50	20	16	56	.....	1er juillet 1887.	
12	70	955pds. sauf au point de raccord. avec le ch. de f. Int. où il p. être de 637 pds.	50	20	15	50	.....	1er oct. 1886.....	Ponceaux en cèdre 10 pieds carrés ; piliers de cèdre ; coffrage rempli de pierre.

*Sur les courbes 6° (rayon 955) s'élevant dans une direction sud (contre la charge) 60 pieds par mille.

Sur les courbes d'un rayon plus grand au maximun sur la tangente (contre la charge) 79 pieds par mille.

Sur les courbes 6° s'élèvant dans une direction nord (favorable à la charge) 79 pieds par mille.

Sur les courbes d'un rayon plus grand au maximum sur la tangente (favorable à la charge) 100 pieds par mille.

ANNEXE No 19.

TABLEAU des réclamations soumises aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux, et des décisions des arbitres, etc., etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Réclamants.	Nature de la réclamation.	Quand soumise.	Soumise soit à un arbitre ou à la commission au complet.	Soumise pour décision ou pour rapport.	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
					$ cts.	$ cts.		
Amable St. Laurent....	C.F.I.—Cinq moutons tués.....	19 avril... ...	Un arbitre.....	Rapport	12 00	12 00	12 mai 1885	
J. B. Plante.....	C.F.I.—Embranchement de Saint-Charles—Deux chevaux tués.	1er fév. 1883	do	do ...	150 00	Nil.	3 juill. 1884	
A. J. White.....	C.F.I.—Dommage au terrain par suite d'inondation.	8 juin 1885	Commission au complet.	do ...	150 00	Nil.	4 août 1884	Renvoyé à la commission au complet pour sentence arbitrale.
L. S Vaughan.....	C.F.P.—Terrain exproprié mais dont il n'a pas été fait usage.	.....	do	do ...	Non mentionné.	400 00	15 sept. 1884	
J. W. Nelson.....	C F P.—Terrain pris pour l'embranchement de Pembina.	13 juill. 1885	do	do ...	do ...	100 00	15 do 1884	
Geo. Kitchen.....	C.F.I.—Traverses emp. et non payées	27 fév. 1883		do ...	700 00	Nil.	1er oct. 1884	
Jos. Pouliot.	C.F.I.—Dom. au ter. par suite d'inon	6 nov. 1883	Un arbitre.....	do ...	448 00	450 00	7 nov. 1884	Renvoyé à la commission au complet.
Stanislas Meunier et — Hardy.	Digue de Saint-Ours—Dommage au terrain par suite d'inondation.	16 oct. 1882	do	do ...	Non mentionné.	Nil.	7 do 1884	
Major-gén. Laurie.....	C.F.I.—Cheval tué	23 fév. 1884	do	do ...	200 00	200 00	24 mars 1885	
Daniel Pugsley.....	C F.I.—Dom. à une grange par le feu	.....	do	do ...	.....	.....	.....	
Sylvester Neelon....	Canal Welland—Dommage au propulseur "Europe" et contre à compte.	30 mars 1885	do ..... Commission au complet.	do ...	Non mentionné.	Nil.	12 mai 1885	Les deux causes renvoyées ou il n'a rien été accordé aux réclamants.
Mme Chas. Langelier...	Canal Chambly—Pour l'entretien d'un pont.	13 juin 1884	Un arbitre.....	do ...	365 00 par année	300 00 par année.	29 do 1885	
H. Riendeau....	Canal Chambly—Dommage causé par l'eau,	16 avril 1884	do ...	do ...	300 00	Nil.	2 juin 1885	Mais recommande de donner au réclamant un morceau de terre qui est inutile au gouvernement.
J. B. Robertson.....	C.F.I.—Dom. causé à la machin. en la démén. pour faire place au C.F.I.	21 mai 1884	do ...	do ...	Non mentionné.	Nil.	11 janv. 1885	
Wm. Wagner.....	C F.P.—Terrain pris et dommages....	16 juill. 1883	Deux arbitres.	Décisi'n	3,769 56	608 00	11 sept. 1884	
James Park.....	do do do ...	11 juin 1884	do ...	do ...	40 00	40 00	11 do 1884	
Andrew Hepburn..	do do do ...	11 juin 1884	do ...	do ...	60 00	60 00	11 do 1884	

James Isbester.....	do do do ...	21 mai 1884	do ...	do ...	762 25	762 25	11 do 1884	
W. W. Doherty.....	C. F. I.—Dommage en détournant l'eau pour l'usage du.	7 avril 1884	Commission au complet.	do ...	400 00 par année	650 00	10 déc. 1884	
Chas. Gallagher.....	C. F. I.—Dommage pour cheval tué.	29 sept. 1883	do	do ...	100 00	100 00	10 do 1884	
Robt. Cochrane.....	C. F. I.—Dom. causé à des matériaux par le feu prov. de la locomotive.	17 sep. 1884	do	do ...	1,341 00	870 50	10 do 1884	
Peter Jackson *et al*.....	Canal Lachine—Dommage à la propriété.	5 sept. 1884	do	do ...	1,385 00	Nil.	10 do 1884	Maintenant en appel.
W. Charland.....	C.F.I.—Embranchement de Saint-Charles—Terrain pris et dommage.	2 août 1883	do	do ...	37,273 00	4,155 61	16 mai 1885	do
John Hosehke	Canal Welland—Dommage aux pommes de terre par suite d'inondation	5 juin 1883	do	do ...	577 50	225 00	16 do 1885	
David Leich *et al*.....	Canal Welland—Blessures faites à son fils.	23 fév. 1883	do	do ...	2,000 00	500 00	16 do 1885	
H. Hubert	Canal Lachine—Dommage au terrain par voie d'eau.	27 mars 1884	do	do ...	91,097 10	9,216 00	18 do 1885	do
Chas. Wilson.....	C.F.P.—Ligne de l'ancien portage Laprairie—Terrain pris pour gravier	9 oct. 1882	do	do ...	7,262 50	845 00	11 do 1885	
J. T. Davie (2 causes).	C.F.I.—Embranchement de Saint-Charles—Terrain pris et dommage.	2 août 1883	do	do ...	246,488 16	35,637 67	20 do 1885	do
Chas. Duquette *et al*....	Nouv. écluse Ste-Anne—Nouv. frais pour se procurer l'eau pend. la cons.	8 avril 1884	do	do ...	Non mentioné	1,087 50	15 do 1885	
James McLeod.....	C.F.I.—Dommages pour deux chevaux tués.	6 fév. 1884	Un arbitre	Rapport	435 00	274 00	29 déc. 1884	La cause a été portée devant la commission au complet pour sentence.
L. Guay.....	Terrain exproprié pour l'embranchement de Saint-Charles.	.....	do	do ...	.....	150 00	16 janv. 1885	Négocié par M Muma, A.O., et approuvé par M. Schreiber, à la date du 16 janv. 1885.
A. Guay.....						12 00	16 do 1885	
— Turgeon.....						4 00	16 do 1885	
R. Roy.....						7 00	16 do 1885	
Andrew McConnell.....	Dommage au terrain causé par l'eau du canal de Carillon.	3 avril 1884	do	do ...	.....	550 00 et intérêt	23 août 1884	

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

OTTAWA, 25 novembre 1885.

ANNEXE No 20.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 31 décembre 1885.

MONSIEUR,—Le 10 octobre dernier, j'avais l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'avancement des travaux de construction du chemin de fer canadien du Pacifique à cette date, et comme il est d'usage que je donne, avant l'ouverture du parlement, les renseignements les plus récents au sujet de l'état des travaux, je viens aujourd'hui vous rapporter ce qui a été fait depuis lors. De plus, vu que le chemin pourrait être considéré comme virtuellement terminé depuis le 7 novembre dernier, puisque de ce jour date la communication continue par voie ferrée d'un océan à l'autre, le moment me paraît opportun de faire quelques remarques sur l'avancement des travaux de construction de cette entreprise gigantesque, à partir de son commencement.

Comme tout le monde le sait le gouvernement s'était d'abord chargé de cette grande entreprise, et le premier contrat pour la construction d'une partie de la ligne-mère fut passé le 3 avril 1875. Ce contrat comprenait la section entre Fort-William et Sunshine-Creek, distance de 27 milles, et les travaux de construction furent immédiatement commencés. On peut donc considérer que c'est la véritable date du commencement des travaux, qui se sont continuellement poursuivis depuis. Des contrats pour de nouvelles sections furent passés au fur et à mesure que le besoin s'en faisait sentir, et toute la distance entre le Fort-William et la rivière Rouge, vis-à-vis Winnipeg, se trouvait incluse dans ces contrats. Pendant que ces travaux étaient en voie d'exécution des contrats furent passés pour la construction de 200 milles de chemin en gagnant l'ouest à partir de Winnipeg, ainsi que de 127 milles dans la Colombie-Britannique, soit de Savona's-Ferry à Emory's-Bar. En mai 1880, le dernier contrat fut passé, étant daté du 3 de ce mois, et le nombre de milles en voie de construction par l'Etat s'élevait à 749.

Peu de temps après le gouvernement entama des négociations pour faire continuer le chemin par une compagnie, et c'est alors que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique entreprit de construire 1,909 milles, et d'équiper toute la ligne-mère, de Callander à Port-Moody, soit 2,550 milles. La compagnie devait prendre possession de la partie de la voie déjà construite à l'ouest de Winnipeg, en en payant le coût, et le gouvernement lui accordait pour l'entreprise $25,000,000 et 25,000,000 d'acres de terre, plus une voie construite de 641 milles, faisant partie de la ligne-mère, ainsi que l'embranchement de Pembina, d'une longueur de 65 milles. Le contrat porte la date du 21 octobre 1880, et fut ratifié par le parlement le 15 janvier 1881, après quoi la compagnie se mit de suite à l'œuvre.

Les opérations de construction furent commencées dans le cours du mois de mai de la même année, et le gouvernement transporta alors à la compagnie, en même temps qu'une certaine quantité de rails et autres matériaux, les travaux qui avaient été faits à l'ouest de Winnipeg—la plateforme se trouvait achevée sur un parcours d'à peu près 70 milles, et les rails étaient posés sur 66 milles.

Au mois de février 1882 la dernière subdivision des sections du gouvernement, savoir: celle d'Emory's-Bar à Port-Moody, distance de 86 milles, fut donnée à l'entreprise.

L'avancement des travaux sur les sections de la ligne-mère entreprises par l'Etat, savoir: de Port-Arthur à la rivière Rouge (vis-à-vis Winnipeg), 428 milles, et de Savona's-Ferry à Port-Moody, 213 milles—en tout 641 milles, peut, pour ce qui a rapport à la longueur du chemin qui, à la fin de chaque année, se trouvait achevé de façon à y permettre la circulation des convois réguliers, être mentionné comme suit, savoir :—

			Chaque année. Milles.	Total Milles.
Pendant et à la fin de l'année		1875	0	0
"	"	1876	45	45
"	"	1877	17	62
"	"	1878	136	198
"	"	1879	35	233
"	"	1880	66	299
"	"	1881	102	401
"	"	1882	49	450
"	"	1883	77	527
"	"	1884	111	638
Le 30 juin		1885	3	641

On peut dire que les sections entreprises par l'Etat,—lesquelles couvraient un parcours de 641 milles,—ont été virtuellement achevées dans le cours du mois de juillet 1885.

J'ai dit plus haut que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait entrepris, en vertu du contrat en date du 16 octobre 1880, de construire 1,909 milles de la ligne-mère ainsi que d'équiper toute la voie à partir de Callander jusqu'à Port-Moody, 2,550 milles, et qu'elle avait commencé les opérations dans le cours du mois de mai suivant.

L'avancement des travaux sur la partie de la voie entreprise par la compagnie, à la fin de chaque année civile peut, pour ce qui a rapport à la longueur de la ligne qui se trouvait achevée de façon à y permettre la circulation des convois réguliers, être mentionné comme suit :

			Chaque année. Milles.	Total Milles.
Pendant et à la fin de l'année		1881	161	161
"	"	1882	440	601
"	"	1883	473	1,074
"	"	1884	358	1,432
"	"	1885	477	1,909

Ainsi les 1,909 milles que la compagnie s'était chargée de construire ont été virtuellement achevés le 7 novembre 1885, jour où l'on a posé le dernier rail et formé une communication continue par voie ferrée d'un océan à l'autre. La compagnie exploite encore une voie temporaire de neuf milles près de Mount-Stephen, qui a été construite dans le but d'éviter des travaux dispendieux, y compris un tunnel de 1,400 pieds, ce qui aurait grandement retardé le parachèvement de la ligne permanente. Cette voie temporaire est en très bon état, et paraît être exploitée sans difficulté.

A part la construction de cette section de neuf milles il faudra peu de choses pour parachever la ligne de manière à remplir toutes les conditions du contrat.

La ligne entière est pourvue d'un matériel roulant d'un type choisi.

Les 641 milles de chemin que l'Etat a construit ont été commencés en avril 1875 et virtuellement achevés en juin 1885, après dix ans et trois mois.

Les 1,909 milles construits par la compagnie ont été commencés, disons, en février 1881, et virtuellement achevés le 7 novembre 1885, après quatre ans et neuf mois.

Suit un état des recettes et des dépenses pour les années finissant les 31 décembre 1884 et 1885, tel que publié par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

	1884.	1885.
Recettes brutes	$5,750,521	$8,348,500
Dépenses brutes	4,558,630	5,124,400
Recettes nettes	$1,191,890	$3,224,100

Ces chiffres indiquent le parfait succès de l'entreprise et la très grande valeur de la ligne, principalement quand on considère que le chemin de fer traverse une immense section de pays dans laquelle les établissements sont disséminés et où les communications par voie ferrée ont jusqu'ici manqué, en sorte que le commerce n'a pu s'y développer, et il ne peut y avoir de doute, à mon avis, que la population va bientôt y affluer et que le commerce s'y développera rapidement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

A M. A. P. Bradley,

Secrétaire et surintendant des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 21.

LISTE des chemins de fer subventionnés.

Numéro.	Chemin de fer.	Sous l'autorité de	Subvention par mille.	Subvention totale n'excédant pas	Subvention annuelle.	Total.
			$	$	$	$
1	D'Annapolis à Digby	47 Vic., c. 8...	3,200	64,000	.....	64,000
2	De la Baie des Chaleurs	46 Vic., c. 25...	3,200	320,000	.....	320,000
3	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie...	48 Vic, c. 59...	3,200	128,000	.....	128,000
4	Belleville et Hastings-Nord. / De Madoc jusqu'au raccordement avec l'Ontario Central à Eldorado	48 Vic., c. 59...	1,500	10,500	.....	.....
5	De Caraquette	46 Vic., c. 25...	3,200	115,200	.....	192,000
	do	47 Vic, c. 8...	3,200	76,800		
6	Central, depuis la tête du Grand Lac jusqu'à l'Intercolonial à Sussex	47 Vic., c. 8..	3,200	128,000	.....	128,000
7	Ontario Central	48 Vic., c. 59...	3,200	64,000	.....	.....
8	Sud du Canada, Comber au lac Erié	48 Vic., c. 59...	3,200	44,800	.....	.....
9	Atlantique du Canada, de Valleyfield à Lacolle / Atlantique du Canada, de la tête de ligne aux chutes de la Chaudière	48 Vic., c. 59...	1,600 / 3,200	96,000	.....	.....
10	De Derby à Indian-Town	47 Vic, c. 8...	10,000	140,000	.....	140,000
11	Erié et Huron	47 Vic., c. 8...	3,200	96,000	.....	96,000
12	De Gravenhurst à Callander	45 Vic., c. 14...	6,000	660,000	.....	1,320,000
	do do	45 Vic, c. 25...	6,000	660,000		
13	Vallée de la Gatineau	46 Vic., c. 25...	3,200	160,000	.....	320,000
	do do	47 Vic., c 8...	3,200	160,000		
	do (Révocation de 46 et 47 Vic.)	48 Vic, c. 59..	.....	320,000		
14	Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, de Canso à Louisbourg	46 Vic., c. 25...	3,200	256,000	.....	256,000
15	Des Grandes-Piles au lac Edouard	47 Vic., c. 8...	3,200	217,600	.....	217,600
	Des Grandes-Piles, sur le Saint-Laurent, à son raccordement avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean. (Révocation de 47 Vic., c. 8.)	48 Vic., c. 59...	4,352	217,600		
16	Grand-Nord (De St-Jérôme à New-Glasgow)	47 Vic., c. 8...	3,200	32,000	.....	32,000
17	De Hopewell à Alma	47 Vic., c. 8...	3,200	51 200	.....	51,200
18	International, de Sherbrooke à la frontière	46 Vic., c. 25...	3,200	156,800	.....	156,800
19	Intercolonial, de Petitcodiac à Havelock	46 Vic., c. 25...	3,200	38,400	.....	38,400
20	do embranchement de Metapédiac vers Paspébiac	47 Vic., c. 8...	15,000	300,000	.....	300,000
21	Irondale, Bancroft et Ottawa	47 Vic., c. 8...	3,200	160,000	.....	160,000
22	Indian-Town à Boistown, N.-B.	48 Vic., c. 59..	3,200	140,800	.....	.....
23	Jacques-Cartier, et pont entre le raccordement du chemin de fer Union avec le Pacifique et le chemin de fer de la Rive-Nord	47 Vic., c. 8...	.....	200,000	.....	200,000
24	Kingston et Pembroke, de Mississippi à Renfrew	47 Vic., c. 8...	3,200	48,000	.....	48,000
25	Long-Sault et lac Témiscamingue	48 Vic., c. 59...	3,200	25,600	.....	.....
26	Montréal et Champlain, de Brousseau à Dundee	48 Vic., c. 59...	500	30,000	.....	.....
27	Montréal et Halifax, ligne reliant	47 Vic, c. 8...	.....	.....	170,000 pour 15 ans	.....
	D'après l'acte de 1884 le prêt était de $250,000 pour 20 ans	48 Vic., c. 58...	.....	.....	80,000 pour 20 ans	.....

LISTE des chemins de fer subventionnés—*Fin.*

Numéro.	Chemin de fer.	Sous l'autorité de	Subvention par mille.	Subvention totale n'excédant pas	Subvention annuelle.	Total.
			$	$	$	$
28	De Montreal à Sorel	48 Vic., c. 59...	1,600	72,000	.....	72,000
29	do Québec, ch. de fer du gouvernement provincial	47 Vic., c. 8...	6,000	954,000	.....	2,394,000 A être capitalisé.
	do Ottawa do	47 Vic., c. 8...	12,000	1,440,000		
30	do et Ouest, Saint-Jérôme	46 Vic., c. 25...	3,200	160,000	.....	320,000
	do do vers l'ouest	47 Vic., c. 8...	3,200	160,000		
31	*Northern and Western*, à Dumphy's	46 Vic., c. 25...	3,200	102,400	.....	147,200
	do do (révocation de 26 Vic.)	47 Vic., c. 8...	3,200	128,000		
	Northern and Western, à Dumphy's, depuis l'extrémité nord des 40 milles jusqu'à Boistown	48 Vic., c. 59...	3,200	19,200		
32	Napanee et Tamworth	46 Vic., c. 25...	3,200	89,600	.....	159,600
	De Tamworth vers Bogart (révoqué)	47 Vic., c. 8...	3,200	70,400		
	Révocation de 47 Vic.	48 Vic., c. 59...	4,375	70,000		
33	Nouveau-Brunswick et l'Ile du P.-Edouard, du Sackville au cap Tormentine	48 Vic., c. 59...	3,200	118,400	.....	118,400
34	D'Oxford à New-Glasgow	46 Vic., c. 14...	3,200	224,000	.....	224,000
	D'Oxford, Sydney à Louisburg	47 Vic., c. 8...	pour 15 ans....	.....	$30,000 par année pendant 15 ans, et transfert du Prolongement-Est, de New-Glasgow à Canso.	
35	Pacifique d'Ontario. (de Cornwall à Perth).	47 Vic., c. 8...	3,200	262,400	.....	262,400
36	Ottawa, Waddington et New-York	48 Vic., c. 59...	3,200	166,400	.....	166,400
37	Jonction de Pontiac au Pacifique	47 Vic., c. 8...	3,200	272,000	.....	272,000
38	Québec Central	47 Vic., c 8...	3,200	211,200	.....	211,200
39	De la Rivière-du-Loup à Edmonton	45 Vic., c. 14...	3,200	240,000	.....	498,000
	do do	48 Vic., c. 59...	2,800	210,000		
	do do	48 Vic., c. 59...	6,000	48,000		
40	Richibouctou et Saint-Louis	47 Vic., c. 8...	3,200	22,400	.....	22,400
41	Saint-Raymond et Lac Saint-Jean	45 Vic., c. 14...	3,200	384,000	.....	560,000
	Saint-Raymond et Lac Saint-Jean (Québec et lac Saint-Jean)	46 Vic., c. 25...	3,200	80,000		
	De Saint-Raymond au raccordemend avec le ch. de fer de la Rive-Nord (Québec et Lac Saint-Jean)	48 Vic., c. 59...	3,200	96,000		
42	Pont de Saint-Jean, prolonge. du ch. de fer.	46 Vic., c. 25...	.....	500,000	.....	500,000
43	Du raccord. de Saint-Martin à Québec	47 Vic., c. 8...	6,000	960,000	.....	1,300,000
	do do	48 Vic., c 58...	2,125	340,000		
44	Saint-André et Lachute	47 Vic., c. 8...	3,200	22,400	.....	22,400
45	Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, de Murillo à l'extrémité est du lac au Poison-Blanc	48 Vic., c. 59...	3,200	92,000	.....	.....

ANNEXE No 22.

RAPPORT SUR L'EXPLORATION POUR LE CHEMIN DE FER RISTIGOUCHE ET VICTORIA.

OTTAWA, 18 janvier 1886.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les explorations dont j'ai eu la charge pendant la dernière saison.

1°—LIGNE DIRECTE.

De Montréal aux ports de St. John, St. Andrews et Halifax.

En août dernier le très-honorable premier ministre m'a autorisé à procéder à l'étude des parties non construites de la ligne, entre le fleuve Saint-Laurent et Mattawamkeag, et à faire l'exploration préliminaire entre Harvey et Salisbury, pour la route adoptée comme la plus directe et la plus praticable entre Montréal et les ports de St. John, St. Andrews et Halifax, pour obtenir des renseignements qui mettraient les capitalistes en état de juger si la subvention accordée par le parlement est suffisante ou autrement. J'ai organisé immédiatement en conséquence un corps d'explorateurs que j'ai réparti en différentes sections sous la direction des ingénieurs nommés ci-dessous.

N° 1. De Lachine au voisinage du lac Oxford (Exploration pour le tracé, sous la conduite de M. McLean).

N° 2. Du voisinage du lac Oxford à Lennoxville (Etude du tracé sous la conduite de M. Foote).

N° 3. Du lac Moosehead à Mattawamkeag (Etude du tracé sous la conduite de M. Middleton).

N° 4. A partir de Harvey dans la direction de Salisbury (Exploration préliminaire sous la conduite de M. Bright).

N° 5. A partir de Salisbury dans la direction de Harvey (Exploration préliminaire sous la conduite de M. Brown).

Les travaux à faire sur le terrain sont terminés, à l'exception de 20 milles dans le voisinage de Mattawamkeag, que M. Middleton aura bientôt finis. Les résultats de ces explorations sont très satisfaisants, et dans chaque section il a été constaté que la distance est de quelques milles de moins que je l'avais rapportée dans mon rapport précédent. Sur le Saint-Laurent,—section de Lennoxville—il n'y a pas de rampes de plus de 53 pieds par mille, et aucune courbe de plus de 6 degrés, et en général les travaux seront passablement aisés. Les plans et profils ne sont pas encore terminés, et l'ingénieur n'a pas encore fait son rapport sur cette section.

Sur la section Moosehead-Mattawamkeag, la rampe maxima est de 58 pieds au mille, et la plus forte courbe de 6 degrés. Les travaux seront assez considérables, mais il y aura peu de tranchées dans le roc. Les plans et les profils ne sont pas encore terminés et l'ingénieur n'a pas encore fait son rapport final.

Sur la section Harvey-Salisbury, la rampe maxima est de 57 pieds par mille, et la plus forte courbe ne dépassera certainement pas 6 degrés; les travaux seront relativement très légers. Les plans et les profils de la section sont terminés et les ingénieurs ont fait leurs rapports. Aussitôt que les travaux seront finis dans toutes les sections, je ferai un rapport que j'accompagnerai des plans et profils et des rapports des ingénieurs.

Les résultats des explorations sont si satisfaisants que la compagnie du chemin de fer International, dont M. Duncan McIntyre est le président, est évidemment con

vaincue que la subvention votée par le parlement est suffisante et qu'elle a passé un marché avec le gouvernement fédéral pour exécuter l'entreprise.

2°—Chemin de fer du Cap-Breton.

Parmi les explorations pour lesquelles il a été voté un crédit à la dernière session du parlement, était celle d'une ligne de chemin de fer à travers l'île du Cap-Breton, dans la Nouvelle-Ecosse, commençant vis-à-vis la tête de ligne du chemin de fer de Prolongement vers l'Est, sur le détroit de Canso, et s'étendant jusqu'à Sydney ou Louisbourg. J'ai été autorisé à commencer cette exploration en août dernier. J'ai immédiatement chargé M. Hiram Donkin de la conduite des travaux et ceux-ci ont commencé aussitôt. Il a été tiré une ligne jusqu'à Louisbourg, traversant le canal St. Peter's et passant au sud du lac du Bras d'Or. Les travaux à faire sur le terrain sont terminés, et les plans et profils sont en voie de préparation. Je suis un peu désappointé dans les résultats. Les rampes seront raides, 80 pieds au mille, et les travaux très sérieux. La distance à parcourir est de 83 milles. Comme l'exploration de cette ligne approchait à sa fin, il a été fait des instances pour qu'on explorât la ligne de Sydney. La demande fut accordée, et M. Donkin est aujourd'hui occupé à faire l'exploration d'une ligne commençant au même point sur le détroit de Canso que la ligne de Louisbourg et se projetant à l'ouest et au nord du Grand Bras d'Or jusqu'aux Narrows, et après avoir traversé ceux-ci se dirigeant vers Sydney aussi directement que possible. A peu près les deux tiers de cette ligne sont explorés. Les rampes promettent d'être raides et les travaux de construction très sérieux.

Quand les plans et profils seront préparés et que j'aurai reçu le rapport de l'ingénieur je les présenterai.

3°—Chemin de fer Ristigouche et Victoria.

Après avoir reçu du département instruction de faire faire une exploration de la voie projetée pour ce chemin de fer, j'en ai chargé M. Duffy, qui, accompagné de M. Heckman partit d'Ottawa dans le mois d'août pour se rendre sur les lieux.

Ce chemin de fer projeté se raccorderait au chemin de fer Intercolonial à environ 8 milles à l'ouest de Campbellton, traverserait la hauteur des terres entre les rivières Ristigouche et St. John, et se raccorderait au chemin de fer du Nouveau-Brunswick aux Grandes-Chutes.

Les messieurs que j'ai nommés plus haut ont exploré à pied la route toute entière, qui sur tout son parcours traverse une épaisse forêt, où ils ont constaté l'existence d'une très grande quantité de très beau bois. Ils firent des observations barométriques soignées afin de constater les élévations qu'il y aurait à rencontrer et les rampes qui seraient nécessaires pour les surmonter. M. Duffy rapporte que les rampes seraient peu considérables et que les courbes seraient aisées. Il est d'avis que les travaux de construction ne seraient pas dispendieux. Depuis l'endroit de raccordement de cette ligne avec le chemin de fer Intercolonial sur la rivière Ristigouche jusqu'à l'endroit où elle atteindrait la rivière St. John, la distance est estimée à 108 milles. J'accompagne le présent rapport de celui de M. Duffy.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Mr A. P. Bradley,

Secrétaire, chemins de fer et canaux.

Ottawa, 29 septembre 1885.

Monsieur,—En conformité de votre lettre d'instructions, en date du 11 août 1885, j'ai l'honneur de rapporter que le chemin de fer Ristigouche et Victoria aura à se raccorder à l'Intercolonial à environ 4 milles à l'ouest de Campbellton, suivre sur une longueur d'environ 1½ mille la rive primitive de la Ristigouche jusqu'à la vallée du ruisseau de Christopher, suivre à partir de là la vallée de ce ruisseau jusqu'au confluent des bras est et ouest et ensuite la vallée du bras de l'ouest jusqu'à sa source,

qui est à environ 13 milles du chemin de fer Intercolonial et à environ 235 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Pour arriver à cet endroit, il faudrait une rampe de 14 pieds au mille, mais l'ascension n'est pas continue, et les rampes auraient à être beaucoup plus raides à différents endroits, sans cependant dépasser 53 pieds au mille. Le ruisseau aurait à être traversé plusieurs fois, pour éviter des tranchées considérables et des courbes brusques ; comme l'écartement des structures aurait à être de 30 pieds et que les matériaux pour les ponts sont en abondance, le coût des ponts serait moins élevé que celui des excavations.

A partir de la source du ruisseau de Christopher, il y aurait une longueur d'environ 1 mille de parcours à faire sur un terrain presque plat jusqu'à la source de Meadow Brook. La ligne aurait à suivre ce ruisseau sur une distance d'environ 2 milles, et de là prendre la direction du sud de façon à atteindre la rive de la rivière Upsalquitch, à environ 1½ mille en amont de l'embouchure de Meadow Brook, ou au Petit-Sault sur l'Upsalquitch.

A l'endroit où il est question de passer l'eau, les rives sont escarpées et composées de schiste en lits presque perpendiculaires. Malgré même cette dernière objection, il y aurait cependant moyen d'asseoir de bonnes fondations pour les culées. La rivière est peu profonde, n'ayant que 2½ ou 3 pieds d'eau coulant sur un lit de gravier qui repose sur le schiste.

Les crues du printemps portent à 9 pieds le niveau de l'eau. Il ne passe guère de glace : l'eau étant peu profonde, la glace se brise avant la crue des eaux.

Le pont sur cette rivière aurait à avoir deux travées de 100 pieds chacune.

A partir de ce pont le chemin suivrait la rive ouest de la rivière jusqu'à l'embouchure du ruisseau de Baland. Delà il suivrait la vallée de ce ruisseau jusqu'à l'embouchure du ruisseau des Quatre-Milles et celui-ci jusqu'à sa source, c'est à-dire un petit lac qui décharge ses eaux au nord dans le ruisseau des Terres-Brûlées et au sud dans celui des Quatre-Milles. Le point culminant est atteint à environ 30½ milles du chemin de fer Intercolonial et à environ 688 pieds au-dessus du niveau de la mer. Sur cette partie de la ligne, les rampes seraient peu considérables, excepté sur 1 mille en remontant la vallée du ruisseau des Quatre-Milles où la rampe atteindrait 63 pieds au mille. Sur toute cette section les courbes seront faibles et leur rayon n'aurait nulle part moins de 1,910 pieds. Il y aurait à fouiller dans le schiste à différents endroits le long de la rivière Upsalquitch, mais ces fouilles ne seraient jamais de plus de 15,000 ou 20,000 verges cubes au mille. Les tranchées pour la voie seraient principalement en gravier.

A partir du point atteint par les 30½ premiers milles se trouve un demi-mille de parcours presque de niveau le long du bord du petit lac mentionné plus haut. La ligne suivrait ensuite la vallée du ruisseau des Terres-Brûlées jusque dans le voisinage de l'endroit où il se jette dans le bras nord-ouest de la rivière Upsalquitch, point qu'on atteindrait au 35e mille et qui est à environ 538 pieds du niveau de la mer.

Il faudrait une pente continuelle d'environ 33 pieds au mille pour arriver à cet endroit. Les courbes seraient peu considérables ; les tranchées seraient dans la marne et le gravier, et il y aurait peu de fouille à faire dans le roc.

A partir du 35e mille la ligne suivrait la vallée du bras nord-ouest de la rivière Upsalquitch jusqu'à sa source, qui serait atteinte vers le 60e mille, et est à 1,219 pieds au-dessus du niveau de la mer. Il faudrait pour arriver à cet endroit une rampe continue de 27 pieds au mille, mais comme elle ne saurait être ininterrompue, les rampes seraient plus raides en différents endroits mais ne dépasseraient jamais 53 pieds au mille, et encore pareille rampe ne serait pas longue.

Les courbes les plus brusques auraient au moins 955 pieds de rayon, et cela en deux ou trois endroits seulement, et elles seraient courtes. En remontant l'Upsalquitch on serait forcé de la passer et la repasser à différents endroits pour éviter des tranchées considérables dans les falaises en schiste qui sont très rapprochées de la rive. L'écartement des structures varierait entre 30 et 100 pieds, mais comme le bois est abondont et à proximité, les ponts coûteraient moins cher que les fouilles. Les fouilles seraient principalement dans la marne, le gravier, et un peu dans la

schiste en quelques endroits. La rivière est très peu profonde et n'a que 2 ou 3 pieds d'eau sur toute sa longueur. Les crues du printemps en portent le niveau à 7 pieds. Le lit est de gravier et de roc.

A partir du 6e mille jusqu'au ruisseau des Cinq-Doigts, qu'on atteindrait au 65e mille par une pente graduelle et qui est à 931 pieds au-dessus du niveau de la mer, la déclivité serait de 57 pieds au mille; mais dans l'étude du tracé les explorateurs auraient à s'en tenir à une ligne passant à 1½ mille à l'ouest de celle que nous avons suivie à pied. Le terrain étant beaucoup plus bas dans cette région les rampes seraient grandement adoucies. Les courbures seraient très faibles et n'auraient nulle part un rayon de moins de 1,910 pieds.

Les tranchées seraient dans la marne et l'argile. Sur le ruisseau des Cinq-Doigts il faudrait un écartement de 70 pieds à l'arche du pont. Les rives sont hautes, et le lit de la rivière est en gravier reposant sur du schiste.

A partir du 65e mille ou du ruisseau des Cinq-Doigts, le terrain s'élève graduellement jusqu'au 71e mille, où l'élévation est de 1,119 pieds au dessus du niveau de la mer. Cette élévation équivaut à une montée de 30 pieds au mille. Les tranchées seraient dans la marne et le gravier avec un peu de roche. Les courbures seraient légères, et n'auraient nulle part un rayon de moins de 1,910 pieds.

Du 71e au 77e mille, où l'on atteint la source de la Grande-Rivière, le terrain s'abaisse graduellement jusqu'à 935 pieds au-dessus du niveau de la mer par une pente de 31 pieds au mille.

Du 77e au 80e mille le terrain s'élève graduellement à 980 pieds au-dessus du niveau de la mer par une montée de 15 pieds par mille.

A partir du 80e mille la ligne suivrait la vallée de la Petite-Rivière jusqu'au 100e mille, et à partir de cet endroit elle aurait à s'éloigner graduellement de la rivière pour pouvoir gagner le plateau de l'ouest et se relier au chemin de fer du Nouveau-Brunswick sur la rive nord de la rivière St.-John près du pont actuel, afin d'utiliser ce pont pour arriver au Grand-Sault, qui est à environ un demi-mille à l'est du pont.

A partir du 71e mille du chemin de fer du Nouveau-Brunswick (108 milles), les tranchées seraient principalement dans l'argile et le gravier. Il y aurait aussi du roc en différents endroits, mais pas en quantités considérables.

La contrée que traverserait la ligne est bien boisée en épinette, en bouleau et en cèdre, mais les bois de construction n'y ont encore été que peu exploités à cause de la difficulté de transport. Le transport des provisions, etc., nécessaires à l'exploitation, ne peut se faire aujourd'hui qu'au moyen de chevaux et de chalans sur les rivières Ristigouche et Upsalquitch, et comme l'opération est aussi dispendieuse que dangereuse, les bois ne sont exploités que sur une très petite échelle; mais il n'y a pas de doute qu'avec un chemin de fer traversant la région, la fabrication du bois prendrait des dévelopements considérables. Cela donnerait aussi naissance à l'exploitation du bouleau, qui à présent ne se fait pas dans cette partie du pays.

Il y de bons emplacements propres à l'etablissement de scieries et d'usines sur la rivière Upsalquitch au Grand Sault, ainsi que sur le bras nord-ouest de l'Upsalquitch, où il y a une chute de 30 pieds (à environ 30 milles du confluent), et sur les ruisseaux des Terres-Brûlées, des Cinq-Doigts et de Boland. Je n'ai pas de doute que sur tous ces emplacements il s'établirait des scieries pour la fabrication de la planche et du bardeau. Pour celui-ci il y a du bois en abondance pour des années.

En général la contrée est très propre à l'agriculture, et il n'y a pas de doute qu'elle serait bientôt colonisée s'il y passait un chemin de fer.

J'ai l'honneur de joindre à mon rapport un plan et profil, sur une petite échelle, on y verra la direction générale de l'avant-projet et un exposé approximatif des rampes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

AMBROSE DUFFY,

Ingénieur-dirigeant.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

RAPPORTS

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

ET DU CAPITAL, DU TRAFIC ET DES FRAIS D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

1884-85.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1886.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DU GÉRANT GÉNÉRAL,

OTTAWA, 6 avril 1886.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Afin de trouver facilement les résultats totaux, je donne les chiffres suivants pris des tableaux ci-joints:—

Le total des milles de chemins de fer terminés (lisses posées)	10,773
Le montant total du capital versé	$454,082,509*
do des bonis payés par le gouvernement	$119,603,255
do des prêts faits do	$ 39,596,489
do des subventions municipales	$ 12,472,450
Le total de milles de chemins de fer en exploitation	10,150
Le montant total des recettes	$ 32,227,469
do des frais d'exploitation	$ 24,015,351
do des profits nets	$ 8,212,118
Le nombre total des voyageurs transportés	9,672,599
do de tonnes de fret transporté	14,659,271
do de milles parcourus par les trains	30,623,689
do d'accidents—tués	157
do do blessés	684
do de milles de lisses de fer	1,228
do do d'acier	9,545
do de longueur de voies de garage	1,197
do d'élévateurs à grain	17
do de croisements de routes, gardés	112
do do non-gardés	6,729
do de ponts au-dessus de la voie	312
do de croisements d'autres chemins de fer	142
do de raccordements avec do	204
do do des embranchements	109
do de locomotives, en propriété	1,490
do do louées	34
do de voitures de 1re classe, en propriété	676
do do louées	28
do de voitures de 2e classe et d'immigrants, en propriété	487
do de voitures de 2e classe et d'immigrants, louées	14

* Comprenant les actions ordinaires et les actions-priorité, les obligations et "le capital d'autres sources."

Le nombre total de wagons à bagage, wagons-poste et d'express, en propriété	382
do de wagons à bagage, wagons-poste et d'express, loués	21
do de wagons à bestiaux, fermés et à fret, en propriété	20,867
do de wagons à bestiaux, fermés et à fret, loués	1,299
do de wagons-plateformes, en propriété	13,560
do do loués	201
do de wagons à houille et à bascule, en propriété	2,391
do de wagons à houille et à bascule, loués	*Nil.*

On trouvera les tableaux suivants commodes à consulter :—

CAPITAL NOMINAL VERSÉ.

—	Total.	Par mille de chemin de fer.
	$ cts.	$ cts.
Actions ordinaires	216,425,491 85	20,089 62
do priorité	95,756,670 44	8,888 58
Obligations	141,370,963 40	13,122 71
Aide de la part du gouvernement fédéral	140,062,024 52	13,001 21
do co d'Ontario	5,946,984 52	552 03
do do de Québec	6,878,295 41	638 48
do do du Nouveau-Brunswick	3,594,165 00	333 62
do do de la Nouvelle-Ecosse	2,718,275 00	252 32
do des municipalités	12,472,450 43	1,157 75
do d'autres sources	529,383 28	49 14
Total	625,754,703 85	58,085 46

NOTE.—Le montant qui précède ne comprend pas le capital du chemin de fer de Jonction de Montréal et du Vermont, et du chemin de fer de Stanstead, Shefford et Chambly, qui n'ont fourni aucun rapport de leur capital.

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., promis à des chemins de fer dont la construction est déjà commencée (y compris le coût des chemins de fer de l'Etat).

—	Total.	Payé.	À payer.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement fédéral	155,307,050 65	140,062,024 52	15,245,026 13
do d'Ontario	5,946,984 52	5,946,984 52	.....
do de Québec	8,223,910 02	6,878,295 41	1,345,614 61
do du Nouveau-Brunswick	3,932,665 00	3,594,165 00	338,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse	3,046,549 00	2,718,275 00	328,274 00
Municipalités d'Ontario	9,569,041 78	9,418,805 81	150,235 97
do de Québec	4,112,000 00	1,982,144 62	2,129,855 38
do du Nouveau-Brunswick	316,500 00	296,500 00	20,000 00
do de la Nouvelle-Ecosse	250,000 00	250,000 00	.....
do du Manitoba	525,000 00	525,000 00	.....
Total	191,229,700 97	171,672,194 88	19,557,506 09

On verra en consultant le tableau suivant, que les accidents survenus pendant l'année 1884-85 ont été bien moins nombreux que l'année précédente :—

—	Tués.		Blessés.	
	1884-85.	1883-84.	1884-85.	1883-84.
Tombés des wagons ou locomotives	34	39	91	81
En montant à bord ou descendant de trains en marche	8	17	56	62
En formant les trains	2	2	18	29
Sortant la tête ou les bras hors des fenêtres	.....	.....	3	.....
En attelant des wagons	8	9	277	252
Collision ou déraillements	14	41	83	132
Explosions	.....	.....	2	6
Frappés sur des ponts	1	4	9	4
Marchant ou arrêtés sur la voie	83	100	70	87
Autres causes	7	15	75	143
Total	157	227	684	796

Si l'on tient compte de l'état de marasme dans lequel se trouve le commerce dans le monde entier, les résultats des opérations des chemins de fer du Canada pendant l'année, comme l'indiquent les états ci-joints, peuvent être considérés comme satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer et canaux.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada, le 30 juin 1885.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Distances. Total.
Albert	De la station de Salisbury, C.F.I., à Hopewell et Albert, sur la baie Chignecto, et Harvey, N.-B.		51·00
Atlantique et Nord-Ouest	Du Mile-End à Lachine ; 7 milles en cours de construction. Traversera le Saint-Laurent près de Lachine		7·00
Cie de chemin de fer et de navigation de la baie de Quinté.	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer G.-T.		3·50
Canada Atlantic	D'Ottawa à la jonction avec le G.-T. à Lacolle. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un bateau-passeur. Se relie au C.F. G.-T. au Coteau et à Lacolle		134·80
Sud du Canada	Ligne-mère—De Windsor au Pont-Suspendu	226·18	
	Embranchement d'Amhersburg—D'Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Embranchement de Sainte-Claire—De la jonction de Sainte-Claire à Courtright	62·63	
	Embranchement de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonction de Welland	17·50	
	Emb. d'Erié à Niagara—De Fort-Erié à Niagara	30·60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	2·83	
do affermé	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia	7·00	
			362·44
Canadien du Pacifique	Ligne-mère—Montréal à Port-Moody	2,893·00	
	Embranchements construits et en voie de construction dans le Manitoba et le Nord-Ouest	246·10	
	Ligne affermée dans le Manitoba et le Nord-Ouest—Ch. de fer de colonisation du Manitoba et du N.-O.	50·70	
	Embranchements en construction et en exploitation dans Ontario et Québec	187·10	
	Lignes affermées dans Ontario et Québec	574·50	
			3,951·40
	Ligne-mère en exploitation—		
	De Montréal à St-Stephen (Milles. 2,385·80)		
	Embranchements en exploitation—		
	De Sainte-Thérèse à Saint-Lin (15·00)		
	do St-Eustache. (8·00)		
	De la jonct. de St-Lin à St-Jerôme (11·00)		
	De la station de Buckingham à village de Buckingham (4.10)		
	De la jonction de Carleton au Brockville (45·50)		
	De Hull à Aylmer (7·50)		
	De Winnipeg à Emerson (66·00)		
	do Manitou (102·40)		
	do Stonewall (19·80)		
	do Selkirk (22·00)		
	De Emerson et Rosenfeld (22·00)		
	De Rosenfeld à Gretna (13·90)	337·20	
	Lignes affermées en exploitation—		
	Chemin de fer de colonisation du Manitoba et du sud-ouest	50·70	
	Ontario et Québec—		
	De Toronto à Saint-Thomas (118·90)		
	De la jonction de Toronto à Smith's Falls (211·00)		
	De la jonction de Streetsville à la jonction de Melville (31·60)		
	De Cataract à Elora (27·50)	389·00	
	A reporter	3,162·70	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report ..... 3,162·70		
Canadien du Pacifique.....	Embranchements en exploitation— Toronto, Grey et Bruce— Toronto à Owen-Sound ..... 116·50 Orangeville à Teeswater..... 69 00 — 185·50		
	Total en exploitation..... ..... 3,348·20		
	Aussi le chemin de fer de Saint-Laurent et Ottawa, depuis le 1er mars 1885.		
Caraquet	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B., 20 milles term. mais non ouv. au traf.	.....	60·00
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, P.Q. (Se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de navigation de l'Ottawa.) *Entre-voie, 5 pieds 6 pouces*	.....	13·00
Ontario Central	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., jusqu'aux mines de fer de Coe-Hill, Wallaston, comté d'Hastings. (Se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon.....	.....	104·00
Embranchement de Chatham.....	De la ville de Chatham à la jonction de Chatham, sur le C.F.I., et se reliant au chemin de fer Northern et Western	... .	9·00
Cobourg, Peterboro' et Marmora..	De la ville de Cobourg au lac Chemong, 36 milles, les lignes ont été enlevées sur 12 milles.....	24·50	
	Relié à Harwood, lac du Riz, par steamer avec son embranchement de Marmora aux mines de fer de Blairton, sur le lac Crow	8·50	
	Deux courts embranchements jusqu'aux scieries	2·00	
	N'est maintenant en opération qu'entre Cobourg et le lac du Riz, 15 milles. *Entre-voie, 5 pds. 6 pcs.*		35·00
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro').....	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....	.....	32·00
Prolongement-Est (ci-devant Halifax et Cap-Breton).....	De la jonction avec le chemin de fer Intercolonial à New-Glasgow au détroit de Canso, N.-E.....	.....	79·75
Elgin, Petitcodiac et Havelock ...	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., de la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial, on est à construire un prolongement de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....	14·00	
		13·00	27·00
Erié et Huron.....	De Rondeau, lac Erié, Ontario, à Wallaceburg, passant par la ville de Chatham, Ont., se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand Occidental.....	.....	41·50
Grand-Southern	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.....	.....	82·50

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Distances. Total.
Grand Tronc— Division du Grand-Tronc.....	Ligne-mère—De Sarnia à la Pte-Lévis et Isl.-Pond	735·25	
	Prol. de Sarnia—De P.-Edouard au Gr.-Occidental	2·50	
	Embranchement—De Montréal aux quais.....	2·00	
	Embranchement de Trois-Rivières—D'Arthabaska à Doucet's-Landing.....	35·25	
	Emb. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kingston..	2·25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt.....	14·50	
	Embranc. de London—De Sainte-Marie à London..	22·00	
	Emb. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-P., de Montr. à Lachine, de St-Isidore à la fr. prov...	73·50	
Affermées et en exploitation	Buffalo et lac Huron—De Goderich à Fort-Erié.....	162·00	
	Baie Georgienne et lac Erié—De Port-Dover à Wiarton.....	171·50	
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee.....	62·25	
Division du Grand-Occidental.	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.....	229·63	
	Embranch. de Toronto—D'Hamilton à Toronto.....	38·50	
	do Galt—D'Harrisburg à Guelph.....	28·98	
	do Brantford—D'Harrisb'rg à Brantford	8·00	
	do Sarnia—De Komoka à Sarnia.....	50·85	
	do Petrolia—De Wyoming à Petrolia...	4·75	
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe.....	145·50	
	Emb. d'Allanburg—D'Allanb. à la jonct. de Clifton	8·32	
	Welland — De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ontario.....	25·00	
Affermées et en exploitation....	Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et de Palmerston à Kincardine	168·35	
	London et Port-Stanley—De London à P.-Stanley.	23·66	
	London, Huron et Bruce—De Hyde Park à la jonction de Wingham.....	68·89	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction de Tilsonburg.....	34·74	
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron, Stratford et Huron.		
Affermées—Divis. de Midland..	Midland (de Port-Hope à Peterboro' et Midland sur la Baie Georgienne).....	165·75	
	Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction du Lac Simcoe).....	111·50	
	Grande-Jonction (de Belleville à Hastings Nord et Peterboro').....	87·75	
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens chemins de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay)	99·75	
	De la jonction de Madoc à Bridgewater.....	8·50	
			2,591·42
Grand-Nord.....	A partir de Saint-André, sur la rivière Ottawa, jusqu'à Québec (8 milles en voie de construction, de Saint-Jérôme à New-Glasgow).....	.....	170·00
Intercolonial.....	Ligne-mère—Halifax à Québec.....	677·00	
	Embranch.—Moncton à Saint-Jean	89·00	
	do Truro à Pictou.....	52·00	
	do Painsec à la Pointe-du-Chêne.....	11·00	
	do Saint-Charles à Lévis, par la ligne auxiliaire de la Chaudière.....	25·00	
	do Jonction de Dalhousie à Dalhousie.....	7·00	
			861·00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Distances. Total.
International	De Lennoxville, P.Q., à la frontière du Maine		81·66
Union Jacques-Cartier	De la station de Lachine, sur le G.-Tronc, jusq. ch. de fer Can. du Pacifi, près du Sault-au-Recollet		6·81
Kent Northern	Richibouctou, N.-B., au chemin de fer Intercolonial		27·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—De Kingston à Pembroke	103·00	
	Emb. de Glendon—De Bedford à Zanesville	4·00	
	do jusqu'aux mines de Robertsville	1·00	
	do jusq. moulins de Doran, aux mines de charbon de bois, aux moulins McLaren, aux mines de Bethuhen, aux moulins Lavant, aux moulins de Clyde Forks et aux moulins Francis	4·00	
			112·00
	(Ce chemin de fer se relie au Grand-Tronc, à Kingston, au chemin de fer Canad. du Pacifique, au lac Sharbot et à Renfrew.)		
Manitoba et Nord-Ouest	De sa jonction avec le ch. de fer C.P. au Portage-la-Prairie, 56 milles à l'ouest de Winnipeg, en allant vers le nord-ouest jusq. la ville de Minnedosa		78·54
	(Un prolongement de 51½ milles à l'ouest de Minnedosa est actuellement en voie de construction.)		
Chemin de fer de Colonisation du Sud du Manitoba	De Winnipeg à Carman, extrém. actuelle de la voie ferrée. (Actuellement affermée par le Pacifique canadien et compris dans son réseau)		50·70
Vallée du Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic, il se relie aussi à l'Intercolonial et au Grand-Tronc à Lennoxville	32·00	
	Embranch.—De la jonct. de Stanstead à Stanstead.	2·00	
			34·00
Montréal et Sorel	De sa jonction avec le Grand-Tronc à St-Lambert, jusq Armstrong, sur la rivière Richelieu, vis-à-vis Sorel		44·67
Montréal et Vermont-Junction	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de St-Jean, P.Q., jusq. son raccordem. avec le ch. de fer Vermont et Canada, à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le chemin de fer de jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent		23·60
Napanee, Tamworth et Québec	De sa jonction avec le G.-T. à la ville de Napanee, Ont, jusqu'au village de Tamworth		28·50
Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis Frédéricton, sur la rivière Saint-Jean, N.-B.) à Edmundston	164·00	
	Embranch.—De la jonction Newbury à Woodstock	6·00	
	do Aroostock à la frontière du Maine.	4·00	
			174·00
	Lignes affermées—		
	Nouveau-Brunswick et Canada—De Woodstock à Saint-Stephen et Saint-Andrew	127·00	
	Saint-Jean et Maine—De Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro'	92·00	
	Frédéricton—De la jonction de Frédéricton à la cité de Frédéricton	22·50	
			241·50
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tormentine. (En construction, 33 milles nivelés et lisses posées sur 17 milles, jusqu'à la Baie Verte)		37·00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Total.
Nord et Nord-Ouest	Le chemin de fer du Nord du Canada et le chemin de fer Hamilton et Nord-Ouest l'exploitent en commun en vertu d'un arrangement.		
	Chemin de fer du Nord—		
	Ligne-mère—De Toronto à Collingwood	94·96	
	Enbranch.—De Lefroy à Bell Ewart	1·34	
	do Allandale à Gravenhurst	50·94	
	do Collingwood à Meaford	20·50	
	do Colwell à Penetanguishene	33·50	
	do Tramw'y Flos—Elmvale à Hillsdale	8·50	
			209·74
	Hamilton et Nord-Ouest—		
	Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Collingwood, sur le lac Huron	151·00	
	Embranchement—Beeton à Allandale	25·30	
			176·30
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis la cité de Frédéricton) à la jonction de Chatham—Ch. de fer Intercolonial		107·00
	Se relie aussi avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Gibson—(en construction, 67 milles de lisses posées.)		
Nord et Jonction du Pacifique	Du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. la jonction du ch. de fer du Pacifique Canad. à la riv. à la Vase, extrémité est du lac Nipissingue—en construction, 10 milles de lisses posées		111·25
Rive Nord, formant ci-devant partie du ch. de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	Ligne-mère—De la cité de Québec à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Saint-Martin, 11 milles de Montréal	159·00	
	Embranchements—		
	Piles—De la jonction de l'embranchement des Piles aux Grandes Piles	27·50	
	Voie auxiliaire—De Trois-Riv. à la ville de T.-R.	3·50	
	Joliette—De la jonction de Joliette à Joliette	6·50	
	Saint-Félix—De Joliette à Saint-Félix	10·50	
	Berthier—De la jonct. de Berthier à Berthierville	2·00	
			209·00
Houille et navigation du Nord-Ouest	De la jonction avec le ch. de fer Canad. du Pacific. à Dunmore, 651 miles à l'ou't de Winnipeg, allant dans une direct. ouest jusq. la mine de houille à Lethbridge, dans le dist. d'Alberta, entrev. 3 pds.		109·50
Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central	De Middleton, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.—en construction		73·00
Oxford à New-Glasgow, section de la grande ligne directe entre Montréal et l'Europe	De la jonction de Pugwash et Granton, N.-E.	50·00	
	Embranchem. d'Oxford—D'Oxford à Pugwash	20·00	
	Embranchem. de Pictou—De Loch Broom à Pictou.	6·00	
	(Pas terminé.)		76·00
Pontiac et jonction du Pacifique.	De la jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont.		85·00
	(Les lisses ne sont posées que sur 21 milles à partir d'Aylmer.)		
Ile du Prince-Edouard	Ligne-mère—D'Alberton à Georgetown	147·00	
	Embranchem.—Mount-Stewart à Souris	38·40	
	do Alberton à Tignish	13·10	
	do Ligne de comté au Cap-Traverse	12·10	
	(Entre-voie 3 pieds 6 pouces.)		210·09

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Distances. Total.
Québec et Lac Saint-Jean	De Québec au lac Saint-Jean		180·00
	(Se reliant au chemin de fer de la Rive-Nord, à 4 milles de Québec.)—52 milles construits.		
Québec-Central	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonc. d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, à 5 milles de Lévis, Qué	138·00	
	Embranchement de la Chaudière—De la jonction de la Beauce à Saint-François	15·00	
	Emb. d'Angus—D'Angus-Est aux fabriques d'Angus	1·00	
			154·00
	(Se relie au Grand-Tronc à Sherbrooke, au Passumpsic et au chemin de fer Waterloo et Magog)		
Stanstead, Shefford et Chambly	De la jonction du chemin de fer de jonc. de Montréal et du Vermont, près Saint-Jean, Qué., à Waterloo-Est		43·00
	(Se relie au ch. de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent).		
Sud-Est	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière	44·00	
	Division du Nord—De la jonc. de Sutton à Sorel	96·00	
	Embranchement—De Drummondville à L'Avenir	12·00	
	Lignes affermées—		
	Montréal, Portland et Boston—Longueuil et Saint-Lambert à Farnham	36·00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire	9·00	
	Jonction du lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume	63·00	
			260·00
	(Se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc, et au Stanstead, Shefford et Chambly.)		
Saint-Laurent et Ottawa. (Maintenant affermée par le Pacifique Canadien)	D'Ottawa à Prescott	54·00	
	Embranch.—De la jonction de la Chaudière à la Chaudière. (Se relie au Grand-Tronc et aux bateaux à vapeur du Saint-Laurent, à Prescott, et au chemin de fer Canadien du Pacifique, à la Chaudière, Ottawa)	5·00	
			59·00
Saint-Martin et Upham	De la jonction d'Hampton, ch. de fer Intercolonial, à Saint-Martin, sur la baie de Fundy		29·12
Mille Iles	De Gananoque à la station de Gananoque, chemin de fer Grand-Tronc		3·15
Waterloo et Magog	Waterloo à Magog, Qué. (Se relie au Stanstead, Shefford et Chambly, et aussi au Sud-Est	20·00	
	Chemin de fer de la Vallée de Missisquoi. (N'est complété que depuis Bolton Forest, sur le Waterloo et Magog, vers le sud, 10·10 milles ; il est exploité par cette dernière compagnie)	10·10	
			30·10
Comté de l'Ouest	De Yarmouth à Digby, N.-E		67·00
Windsor et Annapolis	De Windsor à Annapolis, N.-E	84·00	
Affermé	Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonc. de Windsor, ch. de fer Intercolonial, 14 milles d'Halifax	32·00	
			116·00

L'entre-voie de ces chemins de fer est de 4 pieds 8½ pouces, à ces deux exceptions près :—

	Entre-voie.	
	Pds.	pcs.
Carillon et Grenville	5	6
Cobourg, Peterboro' et Marmora	5	6
Houille et navigation	3	0
Ile du Prince-Edouard	3	6

No I.—TABLEAU SOMMAIRE DU CAPITAL POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1885.

Numéro	Nom du chemin de fer	Longueur de la voie: Complétée (Lisses posées)	Longueur de la voie: En construction	Capital, actions ordinaires: Autorisé	Capital, actions ordinaires: Souscrit	Capital, actions ordinaires: Versé	Capital, actions privilégiées: Autorisé	Capital, actions privilégiées: Souscrit	Capital, actions privilégiées: Versé
				$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts
1	Albert	51·00		1,000,000 00	659,500 00	659,500 00			
2	Atlantique et Nord-Ouest		7·00	1,000,000 00	180,000 00	176,000 00			
3	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3·50		500,000 00	100,000 00	75,000 00			
4	Atlantique du Canada	134·80		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00
5	Sud du Canada	362·44		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00			
6	Canadien du Pacifique ... 3,119·20	3,744 40	207·00	100,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00			
	Montréal à Ottawa (division du ch. de fer Q.M.O. et O.)								
	Crédit-Valley ... 183·00								
	Sud-Ouest du Manitoba ... 50·70			1,000,000 00	700,000 00	700,000 00			
	Ontario et Québec ... 199·50			2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00			
	Toronto, Grey et Bruce ... 192 00			1,000,000 00	813,800 00	785,490 00			
7	Caraquette	20 00	40 00	950,000 00	950,000 00	727,462 00			
8	Carillon et Grenville	13·00		200,000 00	100,000 00	100,000 00			
9	Ontario Central	104·00		450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00
10	Embranchement de Chatham	9·00							
11	Cobourg, Peterboro' et Marmora	35 00					600,000 00	600,008 00	600,000 00
12	Cie du chemin de fer et des houillères de Cumberland	32 00		1,000,000 00	750,000 00	750,000 00			
13	Prolongement Est	79 75							
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock	14·00	13 00	200,000 00	13,750 00	13,750 00			
15	Erie et Huron	41·50		110,000 00	110,000 00	105,500 00			
16	Grand-Southern	82 50		445,000 00	445,000 00	435 000 00			
17	Grand-Tronc ... 887·25	2,591 42		102 200,000 00	93,100,688 57	93,070,618 57	87,278,795 15	87,277,791 24	87,177 791 24
	Buffalo et lac Huron ... 162·00							2,555,000 00	2,555,000 00
	Baie Georgienne et lac Erié ... 171·50				483,250 00	483,250 00			
	Montréal et Jonction du lac Champlain ... 62·25				250,000 00	250,000 00			
	(Division du Grand-Occident.) Grand-Occident ... 539 53								
	London et Port-Stanley ... 23·66				441,500 00	441,500 00			
	Wellington, Grey et Bruce ... 168·35				221,200 00	221,200 00			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·74				30,000 00	30,000 00			
	London, Huron et Bruce ... 68·89				22,210 00	22,210 00			
	(Division de Midland) Midland ... 165·75				4,544,311 84	4,544,311 84			
	Toronto et Nipissingue ... 111·50								
	Grande-Jonction ... 87 75								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ... 46·50								
	Victoria—Lindsay à Haliburton ... 53·25								
	Jonction de Madoc à Bridgewater ... 8·50								
18	Grand-Nord	7 84		1,000,000 00	160,000 00	160,000 00			
19	Hamilton et Nord-Ouest	176·30		1,000,000 00	1,000,000 00	897,400 00	827,333 00	827,333 00	827,333 00
20	Intercolonial	861 00	19 00						
21	International	81 66		1,500,000 00	35,050 00	35,050 00			
22	Union Jacques-Cartier	6 81		200,000 00	200,000 00	20 000 00			
23	Kent Northern	27·00		1,000,000 00	80,000 00	Nil.			
24	Kingston et Pembroke	112 00		5,000,000 00	2,135,850 00	2,093,250 00			
25	Manitoba et Nord-Ouest	78·64	51·50	12,000,000 00	12,000,000 00	1,994,000 00			
26	Vallée du Massawippi	34 00		800,000 00	335,000 00	335,000 00			
27	Montréal et Sorel	44·67		750,000 00	750,000 00	750,000 00			
28	Montréal et Jonction du Vermont	23 60							
29	Napanee, Tamworth et Québec	28 50		750,000 00	44,500 00	26,700 00			
30	Nouveau-Brunswick ... 174·00	415·50		3,500,000 00	3,000,000 00	3,000,000 01			
	Nouveau-Brunswick et Canada ... 127·00			2,283,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00
	Saint-Jean et Maine ... 92 00			2,676,606 66	2,654,153 44	2,654,153 44			
	Frédéricton ... 22 50			500,000 00	500,000 00	318,200 00			
31	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	17 00	20 00	950,000 00	300,000 00	220,000 00			
32	Chemin de fer du Nord du Canada	209·74			425,000 00	425,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00
33	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	67·00	40·00	150,000 00	150,000 00	150,000 00			
34	Nord et Jonction du Pacifique	10·00	101·25	200,000 00	23,000 00	23,000 00			
35	Rive Nord (section du c. de f. Q.M.O. et O.), Québec à Montréal	209 00		1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00			
36	Cie des houilles et de navigation du Nord-Ouest		109 50	466,666 66	376 680 00	212,430 00	4,380 00		
37	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique		73 00	2,550,000 00	100,000 00	12,750 00			
38	Oxford à New-Glasgow (division de la ligne directe de Montréal et Européenne)		76·00		250,000 00	250,000 00			
39	Pontiac et Jonction du Pacifique	21·00		300,000 00	300,000 00	30,000 00			
40	Ile du Prince-Edouard	210·60							
41	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan			2,000,000 00	201,000 00	20,100 00			
42	Québec et Lac Saint-Jean	52 00	15 00	3,500,000 00	229,000 00	220,000 00			
43	Québec-Central	154·00	40·00	4,248,600 00	3,011,666 00	3,041,666 00			
44	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00							
45	Sud-Est ... 152·00	260 60		4,800,000 00	2,012,500 00	2,012,500 00			
	Montréal, Portland et Boston ... 45·00				956,600 00	956,600 00			
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent ... 63·00			600,000 00	600,000 00	600,000 00			
46	Saint-Laurent et Ottawa	59·00		2,710,090 80			789,909 20	789,909 20	789,909 20
47	Saint-Martin et Upham	29·12		250,000 00	25,000 00	15,000 00			
48	Mille-Iles	3·15		250,000 00	60,000 00	60,000 00			
49	Waterloo et Magog ... 20·00	30 10		500,000 00	100,000 00	100,000 00			
	Vallée de Missisquoi ... 10·10			1,000,000 00	640,000 00	64,000 00			
50	Comtés de l'Ouest	67·00		1,000,000 00	500,800 00	500,800 00			
51	Windsor et Annapolis ... 84·00	116·00		489,100 00	489,100 00	489,100 00	1,073,100 00	1,066,637 00	1,066,637 00
	Embranchement de Windsor ... 32·00								
		10,773·44	812·25		229,248,109 85	216,425,491 85		95,756,670 44	95,756,670 44

Numéro	Nom du chemin de fer	Dette fondée: Autorisé	Dette fondée: Souscrit	Dette fondée: Versé	Dette fondée: Taux d'intérêt	Aide du gouvernement: Nom du gouvernement	Aide du gouvernement: Prêt	Aide du gouvernement: Boni	Aide du gouvernement: Souscription d'actions ou bons	Aide du gouvernement: Versé
		$ cts	$ cts	$ cts	p. cent		$ cts	$ cts	$ cts	$ cts
1	Albert	600,000 00			6	Nouveau-Brunswick		455,000 00		455,000 00
2	Atlantique et Nord-Ouest									
3	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté									
4	Atlantique du Canada					Ontario		270,000 00		270,000 00
5	Sud du Canada	20,000,000 00	17,040,441 52	17,040,441 52	5	do		147,835 65		147,835 65
6	Canadien du Pacifique	30,323,333 33	15,710,833 33	15,710,833 33	5	Canada Ontario	29,880,917 00	55,838,865 00 1,479,000 00		74,622,270 87
	Montréal à Ottawa (division du ch. de fer Q.M.O. et O.)					Canada, boni ... *$1,440,000 00 Québec do ... 727,000 00 do emprunt ... 1,176,956 00	1,176,956 00	2,167,000 00		3,343,956 00
	Crédit-Valley					Ontario		531,000 00		531,000 00
	Sud-Ouest du Manitoba									
	Ontario et Québec		9,590,000 00	9,590,000 00	5					
	Toronto, Grey et Bruce	3,500,000 00	3,500,000 00	3,500,000 00	4	Canada ... $ 2,656 00 Ontario ... 375,282 00		377,938 00		377,938 00
7	Caraquette	500,000 00				Canada ... 192,000 00 Nouveau-Brunswick ... 180,000 00		372,000 00		60,500 00
8	Carillon et Grenville									
9	Ontario Central	2,200,000 00	2 200 000 00		6	Ontario		126,500 00		126,500 00
10	Embranchement de Chatham					Nouveau-Brunswick		32,000 00		32,000 00
11	Cobourg, Peterboro' et Marmora	500,000 00	400,000 00	400,000 00	8	Ontario	26,000 00	18,740 00		44,740 00
12	Cie du chemin de fer et des houillères de Cumberland	600,000 00				Nouvelle-Ecosse		144,230 00		144,230 00
13	Prolongement Est					Canada ... $1,384,311 97 Nouvelle-Ecosse ... 613,545 00		1,927,856 97		1,927,856 97
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock					Nouveau-Brunswick		70,000 00		70,000 00
15	Erie et Huron	415 000 00	415,000 00	415,000 00	5	Ontario		83,000 00		83,000 00
16	Grand-Southern	825,000 00				Nouveau-Brunswick		425,000 00		416,000 00
17	Grand-Tronc		31,887,606 95	31,887,606 95	4, 5 & 6	Canada	15,142,633 33			15,142,633 33
	Buffalo et lac Huron		3,715,982 20	3,715,982 20						
	Baie Georgienne et lac Erié		1,510,000 00	1,510,000 00		Ontario		336,000 00		336,000 00
	Montréal et Jonction du lac Champlain		839,986 67	839,986 67						
	(Division du Grand-Occident.) Grand-Occident		18,280,660 00	18,280,660 00	5, 5½ & 6					
	London et Port-Stanley		307,086 67	307,086 67						
	Wellington, Grey et Bruce		956,300 00	956,300 00		Ontario		241,376 00		241,376 00
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell									
	London, Huron et Bruce		912,646 00	912,646 00		Ontario		178,630 08		178,630 08
	(Division de Midland) Midland		8,017,346 66	8,017,346 66		do		168,350 20		168,350 20
	Toronto et Nipissingue		1,400,626 67	1,400,626 67		do		158,212 00		158,212 00
	Grande-Jonction					do		182,500 00		182,500 00
	Whitby, Port-Perry et Lindsay					do		94,957 59		94,957 59
	Victoria—Lindsay à Haliburton					do		312,000 00		312,000 00
	Jonction de Madoc à Bridgewater									
18	Grand-Nord					Canada		25,088 00		25,088 00
19	Hamilton et Nord-Ouest	2,190,014 00	2,190,014 00	2,190,014 00	6	Ontario		565,020 00		565,020 00
20	Intercolonial					Canada		43,627,591 79		43,627,591 79
21	International	806,666 00	208,294 77	208,294 77	7	do ... $156,800 00 Québec ... 391,122 02		547,922 02		535,122 02
22	Union Jacques-Cartier	200,000 00	69,000 00	69,000 00	6					
23	Kent Northern					Canada		135,000 00		135,000 00
24	Kingston et Pembroke	2,160 000 00	1,251,000 00	1,254,000 00	6	Canada ... $ 48,000 00 Ontario ... 456,493 00		504,493 00		504,493 00
25	Manitoba et Nord-Ouest	1,600,000 00	1,600,000 00	1,168,000 00	6					
26	Vallée du Massawippi	400,000 00	400,000 00	400,000 00	6					
27	Montréal et Sorel	730,000 00	730,000 00	730,000 00	6					
28	Montréal et Jonction du Vermont									
29	Napanee, Tamworth et Québec		216,920 40	216,920 40	7 & 8	Canada		89,600 00		89,600 00
30	Nouveau-Brunswick	2,970,000 00	2,721,936 83	2,721,936 83	5	Nouveau-Brunswick		76,000 00		76,000 00
	Nouveau-Brunswick et Canada	170,000 00	170,000 00	170,000 00	6	do		575,000 00		575,000 00
	Saint-Jean et Maine	243,333 33	216,664 00	216,664 00	5	do		880,000 00	300,000 00	1,180,000 00
	Frédéricton	200,000 00	200,000 00	100,000 00	6	do		230,000 00		230,000 00
31	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	360,000 00				Canada ... $118,400 00 Nouveau-Brunswick ... 108,000 00		226,400 00		
32	Chemin de fer du Nord du Canada	6,830,609 74	6,154,882 80	6,154,882 80	4, 5 & 6	Ontario		196,188 00		196,188 00
33	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick					Canada ... $128,000 00 Nouveau-Brunswick ... 321,000 00		449,000 00		251,000 00
34	Nord et Jonction du Pacifique	1,320,000 00			5	Canada		1,320,000 00		154,440 00
35	Rive Nord (section du c. de f. Q.M.O. et O.), Québec à Montréal	5,225,000 00	1,544,866 60	1,544,866 60	5	do boni ... *$ 951,000 00 Québec, emprunt ... 2,546,000 00	2,546,000 00	*954,000 00		3,500,000 00
36	Cie des houilles et de navigation du Nord-Ouest	781,100 00	649,213 33	649,213 33	6					
37	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique	1,275,000 00	1,065,000 00			Nouvelle-Ecosse		440,000 00		111,726 00
38	Oxford à New-Glasgow (division de la ligne directe de Montréal et Européenne)	900 000 00				Canada. ... $324,000 00 *Annuité= ... 155,657 00		379,657 00		125,000 00
39	Pontiac et Jonction du Pacifique					do ... 272,000 00 Québec ... 510,000 00		782,000 00		168,590 00
40	Ile du Prince-Edouard					Canada		3,731,312 56		3,731,312 56
41	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan									
42	Québec et Lac Saint-Jean	3,500,000 00			5	Canada ... $464,000 00 Québec ... 850,000 00		1,314,000 00		405,898 00
43	Québec-Central	3,776,533 00	2,702,160 00	2,702,160 00	5	Canada ... 211,200 00 Québec ... 681,250 00		892,450 00		681,250 00
44	Stanstead, Shefford et Chambly									
45	Sud-Est	2,000,000 00	2,000 000 00	2,000,000 00	6	Québec		444,000 00		315,891 89
	Montréal, Portland et Boston		901,000 00	901,000 00	6	do		197,582 00		197,582 00
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent	600,000 00	378,000 00	378,000 00	6	do		380,000 00		250,280 00
46	Saint-Laurent et Ottawa	973,334 00	973,331 00	973,334 00	6					
47	Saint-Martin et Upham					Nouveau-Brunswick		145,665 00		145,665 00
48	Mille-Iles									
49	Waterloo et Magog		500,000 00			Québec		92,000 00		92,000 00
	Vallée de Missisquoi					do		228 000 00		43,842 50
50	Comtés de l'Ouest	1,457 844 00	974,794 00	974 794 00	5	Nouvelle-Ecosse	50,000 00	679 100 00		729,100 00
51	Windsor et Annapolis	1,338,333 00	1,163,366 00	1,163,366 00	4 & 6	do		1,089,674 00		1,089,674 00
	Embranchement de Windsor									
			145,667,963 40	141,370,963 40			48,822,501 33	127,334,657 86	300,000 00	159,199,744 45

Numéro	Nom du chemin de fer	Aide des municipalités: Prêt	Aide des municipalités: Boni	Aide des municipalités: Souscription d'actions ou bons	Aide des municipalités: Versé	Capital d'autres sources: Souscrit	Capital d'autres sources: Versé	Capital total: Souscrit	Capital total: Versé	Dette flottante: Montant	Dette flottante: Taux d'intérêt	Prix de revient de la voie et du matériel roulant	Observations	Numéro
		$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	p. cent.	$ cts		
1	Albert		70,000 00		70,000 00			1,184,500 00	1,184,500 00			1,783,355 80		1
2	Atlantique et Nord-Ouest							180,000 00	176,000 00					2
3	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté		5,000 00		5,000 00			105,000 00	80,000 00			75,438 70		3
4	Atlantique du Canada		130,000 00					3,370,000 00	3,270,000 00	40,000 00	6	3,576,000 00		4
5	Sud du Canada		332,500 00		332,500 00			32,510,777 17	32,510,777 17	1,389,540 80	5 to 7	26,894,694 08		5
6	Canadien du Pacifique		370,000 00	42,500 00	412,500 00			168,322,130 33	155,745,604 20	2,412,141 91	7	158,158,883 25		6
	Montréal à Ottawa (division du ch. de fer Q.M.O. et O.)	2,434,000 00	25,000 00		796,644 62			5,802,956 00	4,140,600 62			7,500,000 00	*Payé par le gouvernement fédéral au gouvernement de Québec, 5 pour 100 par année sur ce montant.	
	Crédit-Valley		1,085,000 00		1,085,000 00			1,616 000 00	1,616,000 00				Fusionné avec le chemin de fer d'Ontario et Québec.	
	Sud-Ouest du Manitoba							700,000 00	700,000 00					
	Ontario et Québec							11,590,000 00	11,590,000 00			11,590,000 00	Comprend le chemin de fer de Credit-Valley.	
	Toronto, Grey et Bruce		988,000 00		969 561 44	322,583 30	*322,583 30	6,002,321 30	5,955,572 74			5,547,358 12	*Recettes du revenu.	
7	Caraquette							1,322,000 00	787,962 00				En voie de construction.	7
8	Carillon et Grenville							100,000 00	100,000 00			108,613 99		8
9	Ontario Central		93,500 00		93,500 00			3,170,000 00	970,000 00	85,000 00	7	1,477,236 97		9
10	Embranchement de Chatham					144,000 00	144,000 00	176,000 00	176,000 00			176,000 00		10
11	Cobourg, Peterboro' et Marmora		113,500 00		113,500 00			1,158,240 00	1,159,240 00	61,000 00	8	1,400,043 00	Seulement 15 milles actuellement en opération	11
12	Cie du chemin de fer et des houillères de Cumberland							894,230 00	894,230 00			085,711 44		12
13	Prolongement Est							1,937,856 97	1,937,856 97			1,937,858 97		13
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock		13,000 00		13,000 00			96,750 00	96,750 00			91,000 00		14
15	Erie et Huron		225,000 00		225,000 00	8,919 55	8,919 55	841,919 55	837,419 55			837,419 55		15
16	Grand-Southern	3,000 00			3,000 00			873,000 00	844,000 00					16
17	Grand-Tronc							232,408,720 09	232,378,650 09			214,910,950 96	En vertu de l' "Acte du chemin de fer Grand-Tronc, 1884," les pouvoirs d'emprunter de la compagnie sont limités à une charge annuelle de £750,000.	17
	Buffalo et lac Huron		966,000 00		966,000 00			7,236 982 20	7,236,982 20			6,270,982 20		
	Baie Georgienne et lac Erié		929,000 00		929,000 00			3,258,250 00	3,258,250 00			1,993,250 00		
	Montréal et Jonction du lac Champlain							1,089,986 67	1,089,986 67			1,137,285 74	*Compris dans le Grand-Tronc. (Les actions-priorité et ordinaires du chemin de fer Grand-Occidental ont été remplacées par de nouveaux effets ordinaires et garantis de la compagnie consolidée, en vertu de l'Acte du chemin de fer Grand-Tronc, 1884.)	
	(Division du Grand-Occident.) Grand-Occident							18,280,660 00	18,280,660 00			*		
	London et Port-Stanley							748,586 67	748,586 67			748,586 67		
	Wellington, Grey et Bruce		682,000 00		682,000 00			2,100,776 00	2,100,776 00			2,100,776 00		
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell							30,000 00	30,000 00			30,000 00		
	London, Huron et Bruce		311,500 00		311,500 00			1,424,986 08	1,424,986 08			1,434,986 08		
	(Division de Midland) Midland		144,870 85		144,870 85			12,874,879 55	12,874,879 55					
	Toronto et Nipissingue		488,500 00		476,702 59			2,047,338 67	2,035,541 26					
	Grande-Jonction		213,000 00	50,000 00	263,000 00			445,500 00	445,500 00			16,003,630 17	Les montants donnés comme coût des différents chemins de fer formant le réseau du Grand-Tronc représentent le coût aux propriétaires actuels	
	Whitby, Port-Perry et Lindsay		222 094 93		222,094 93			317,052 52	317,052 52					
	Victoria—Lindsay à Haliburton		186,000 00		186,000 00			498,000 00	498,000 00					
	Jonction de Madoc à Bridgewater						†30,070 00		30,070 00				†Demandes de versements arriérés, chemin de fer G.-T.	
18	Grand-Nord		6,000 00					191,088 00	185,088 00				Pas encore exploité	18
19	Hamilton et Nord-Ouest		675,596 00	100,000 00	775,596 00			5,357,963 00	5,255,363 00			4,128,789 00	Exploité conjointement avec le chemin de fer du Nord du Canada.	19
20	Intercolonial							43,627,591 79	43,627,591 79			43,627,591 79		20
21	International			225,000 00	225,000 00			1,016,266 79	1,003,466 79	355,915 97	7	1,280,444 71		21
22	Union Jacques-Cartier							269,000 00	89,000 00	46,638 42		135,638 42		22
23	Kent Northern							215,000 00	135,000 00	45,000 00		*236,000 00	*Ceci comprend tous les rails prêtés par le gouvernement fédéral.	23
24	Kingston et Pembroke		491,000 00		491,000 00	18,320 00	18,320 00	4,403,663 00	4,361,063 00			3,745,190 97		24
25	Manitoba et Nord-Ouest		155,000 00		155,000 00			13,755,000 00	3,317,000 00	114,797 71	6 to 8	1,459,382 97		25
26	Vallée du Massawippi			65,000 00	65,000 00			800,000 00	800,000 00			800,0 0 00		26
27	Montréal et Sorel							1,480,000 00	1,480,000 00			*1,310,000 00	*Non compris le matériel roulant	27
28	Montréal et Jonction du Vermont												Pas de rapport du capital. Exploité par le Vermont-Central.	28
29	Napanee, Tamworth et Québec		82,500 00		82,500 00	5,490 43	5,490 43	439,010 83	421,310 83	4,525 37		431,838 73		29
30	Nouveau-Brunswick		23,000 00		23,000 00			5,820,936 83	5,820,936 83			3,791,416 30		30
	Nouveau-Brunswick et Canada		47,500 00		47,500 00			3,550,500 00	2,580,500 00			*3,646,000 00	*Il a été fait rapport du coût en 1880.	
	Saint-Jean et Maine			60,000 00	60,000 00			4,110,817 44	4,110,817 44			*2,693,589 00	*Coût aux porteurs d'obligations lors de la forclusion, sept. 1878	
	Frédéricton		80,000 00		80,000 00			1,010,000 00	728,200 00			728,200 00		
31	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard							526,400 00	220,000 00				Non terminé	31
32	Chemin de fer du Nord du Canada		241,980 00	390,000 00	631,980 00			8,138,050 80	8,138,050 80			8,138,050 80	Exploité conjointement avec le ch. de fer Hamilton et Nord-Ouest.	32
33	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	20,000 00						619,000 00	401,000 00				Non terminé	33
34	Nord et Jonction du Pacifique							1,313,000 00	177,440 00				Non terminé	34
35	Rive Nord (section du c. de f. Q.M.O. et O.), Québec à Montréal							6,044,866 60	5,544,866 60	30,000 00		5,539,651 22	*Payé par le gouvernement fédéral au gouvernement de Québec, 5 pour 100 par année sur ce montant.	35
36	Cie des houilles et de navigation du Nord-Ouest							1,025,893 33	861,643 33				En voie de construction	36
37	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique							1,605,000 00	124,476 00				Non terminé	37
38	Oxford à New-Glasgow (division de la ligne directe de Montréal et Européenne)							629,657 00	375,000 00				Non terminé—* $14,000 par année pour 15 ans=$155,657	38
39	Pontiac et Jonction du Pacifique		100,000 00					1,162,000 00	198,590 00			307,240 00	Non terminé	39
40	Ile du Prince-Edouard							3,731,312 56	3,731 312 56			3,731,312 56		40
41	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan							201,000 00	20,100 00				En voie de construction	41
42	Québec et Lac Saint-Jean			450,000 00	150,000 00			1,993,000 00	775,898 00	602,000 00	6	1,377,898 00	Non terminé. 36 milles en opération	42
43	Québec-Central		103,000 00		103,000 00			6,739,276 00	6,528,076 00			6,526,340 00		43
44	Stanstead, Shefford et Chambly												Exploité par le Vermont-Central. Pas de rapport du capital.	44
45	Sud-Est			[illegible]	535,000 00			4,994,500 00	4,856,391 89					45
	Montréal, Portland et Boston		25,000 00		25,000 00			2,110,182 00	2,110,182 00					
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent		51,000 00		36,000 00			1,409,000 00	1,264,280 00					
46	Saint-Laurent et Ottawa	300,000 00		90,000 00	390,000 00			2,163,243 20	2,163,243 20			*1,903,488 99	*Coût aux propriétaires actuels. Affermé à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis le 1er mars 1885.	46
47	Saint-Martin et Upham							170 665 00	160,665 00	50,000 00		194,800 00		47
48	Mille-Iles		10,000 00		10,000 00			70,000 00	70,000 00			72,411 49		48
49	Waterloo et Magog			15,000 00	15,000 00			707,000 00	207,000 00					49
	Vallée de Missisquoi			85,000 00	38,500 00			953,000 00	146,342 50			170,000 00	Seulement que six milles en opération	
50	Comtés de l'Ouest		150,000 00	100,000 00	250,000 00			2,451,694 00	2,454,694 00			1,861,600 00		50
51	Windsor et Annapolis							3,808,777 00	3,808,777 00	87,623 00	6	3,896,400 00		51
	Embranchement de Windsor												Capital compris dans le chemin de fer Intercolonial.	
		2,757,000 00	9,815,041 78	2,200,500 00	12,472,450 43	499,313 28	539,383 28	663,401,757 91	625,754,703 85	6,225,213 21				

ÉTATS SOMMAIRES.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Nombre de traverses par mille.
1	Albert	51·00	.....	51·00	.....	2·25	56	.....	2,240
2	Atlantique et Nord-Ouest	.....	7·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	C. de nav. de la B. de Quinté	3·50	.....	.....	3·50	3·00	.....	50	3,000
4	Atlantique du Canada	134·80	.....	.....	134·80	13·20	.....	56	2,200
5	Sud du Canada	362·44	.....	.....	362·44	107·00	.....	60 et 56	2,800
6	Canadien du Pacifique Credit-Valley Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba Ontario et Québec Toronto, Grey et Bruce	3744·40	207·00	.....	3744·40	180·80	40 et 56	56 et 60	2,640
7	Caraquet	20·00	40·00	.....	20·00	1·00	.....	50	2,640
8	Carillon et Grenville	13·00	.....	13 00	.....	.....	65	.....	2,200
9	Ontario-Central	104·00	.....	.....	104·00	10·00	.....	42 et 56	2,640
10	Embranchement de Chatham	9·00	.....	.....	9·00	·50	.....	56 et 60	2,640
11	Cobourg, Peterboro' et Marmora	35·00	.....	35·00	.....	2 00	56	.....	2,650
12	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland	32·00	.....	.....	32·00	7·00	.....	56	2,000
13	Prolongement-Est	79·75	.....	.....	79·75	3·75	.....	56	2,600
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock	14·00	13·00	14 00	.....	·40	60	.....	2,240
15	Erié et Huron	41·50	.....	.....	41·50	3·50	.....	50	2,240
16	Grand-Southern	82·50	.....	.....	82·50	.....	.....	50	2,600
17	Grand-Tronc 887·25 Buffalo et Lac Huron 162·00 Baie Georgienne et Lac Erié 171·50 Jonc. de Montréal et lac Champlain 62·25 (Div. du Gr.-Occ.) Grand-Occid 539 53 London et Port-Stanley 23·66 Wellington, Grey et Bruce 168·35 London, Huron et Bruce 68·89 Brantford, Norfolk et Port-Burwell. 34·74 (Div. de Midland) Midland 165·75 Toronto et Nipissingue 111·50 Grande-Jonction 87·75 Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50 Victoria (Lindsay à Haliburton) 53·25 Jonction de Madoc à Bridgewater 8·50	2591·42	.....	302·89	2288·53	491·26	66	65 et 66	2,640
18	Grand-Northern	7 84	.....	.....	7·84	·20	.....	56	2,640
19	Hamilton et Nord-Ouest	176·30	.....	35·25	141·05	21·06	56	56	2,640
	A reporter	7502·45	267·00	451·14	7051·31	846·92	.....	.....	.....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non-gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemin de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.	Observations.
Eclisses	...	.....	93	.....	.....	.....	2	.....	.....	76	4·8½	1	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	En construction.
Eclisses	...	.....	11	.....	.....	.....	1	.....	400	90	4·8½	3	
do	...	5	83	4	21	4	2	.....	2865	35	4·8½	4	
do	...	2	352	10	19	10	11	4	1432 913	15 75	4·8½	5	Ligne-mère. Ligne d'Erié Niagara.
Eclisses cornières	3	21	779	20	16·4 à 21	26	28	15	882	79	4·8½	6	
Eclisses	...	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	1000	60	4·8½	7	
do et boulons	...	1	7	1	16	.....	.....	.....	1910	100	5·6	8	
do	...	.....	94	.....	.....	4	2	.....	955	105	4·8½	9	
do	...	.....	5	.....	.....	.....	1	.....	955	52·80	4·8½	10	
do et boulons	...	1	31	.....	.....	3	4	.....	273	96	5·6	11	15 milles seulement sont en exploitation actuellement.
do	...	.....	13	.....	.....	.....	1	.....	900	60	4·8½	12	
do	...	.....	60	9	20	.....	1	.....	955	80	4·8½	13	
Coussinets	...	.....	8	.....	.....	.....	1	.....	717	80	4·8½	14	
Eclisses	...	1	48	.....	.....	2	2	.....	819	45	4·8½	15	
do	...	.....	.....	.....	.....	3	3	.....	717	80	4·8½	16	
Eclisses cornières	10	63	2389	201	15·6 à 28·4	47	64	47	1100 600*	81	4·8½	17	*En lignes d'embranchements.
Eclisses	...	.....	6	.....	.....	.....	1	.....	1270	17	4·8½	18	Pas en opérat.
do	1	2	148	8	16 à 19½	6	9	1	603	74	4·8½	19	Exp. col. avec le ch. de fer *Northern of O.*
.....	14	96	4132	253	.....	105	133	67	.....	.....	.....		

N° 2—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Nombre de traverses par mille.
	Report	7502·45	267·00	451·14	7051·31	846·92	.....	.....	.....
20	Intercolonial	861·00	19·00	.....	861·00	115·00	.....	56,57¼,67	2,650
21	International	81·66	.....	.....	81·66	3·50	.....	56	2,260
22	Union Jacques-Cartier	6·81	.....	.....	6·81	·50	.....	60	2,640
23	Kent Northern	27·00	.....	27·00	.....	1·00	.....	.....	2,432
24	Kingston et Pembroke	112·00	.....	21·00	91·00	17·00	50 to 84	56	2,640
25	Manitoba et Nord-Ouest	78·54	51·50	.....	78·54	4·94	.....	45 & 56	3,000
26	Vallée de Massawippi	34·00	.....	2·00	32·00	1·00	56	50	2,400
27	Oxford à New-Glasgow, N.-E	.....	76·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
28	Montréal et Sorel	44·67	.....	.....	44·67	3·33	.....	56	2,640
29	Montréal et Jonc. du Vermont	23·60	.....	.....	23·60	2·00	.....	60	2,600
30	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	.....	.....	28·50	2.00	.....	56	3,000
31	Nouveau-Brunswick 174·00; Nouveau-Brunswick et Canada.. 127·00; St-Jean et Maine. 92·00; Frédéricton 22·50	415·50	.....	53·50	362·00	33·00	56	52 & 56	2,640
32	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	17·00	20·00	.....	17·00	1·00	.....	56	2,240
33	Ch de fer du nord du Canada	209·74	.....	64·28	145·46	59·06	56 & 58	56 & 60	2,640
34	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	67·00	40·00	.....	67·00	2·00	.....	56 & 61	2,600
35	Du Nord et jonc. du Pacifique	10·00	101·25	.....	10·00	.....	.....	56	2,640
36	Rive Nord	209·00	.....	30·75	178·25	26·25	56	56	2,640
37	Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest	.....	109·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
38	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central	.....	73·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
39	Pontiac et Jonc. du Pacifique	21·00	.....	.....	21·00	·50	.....	56	2,640
40	Ile du Prince-Edouard	210·60	.....	153·75	56·85	14·65	40	50 & 52	2,640
41	Québec et lac Saint-Jean	52·00	15·00	.....	52·00	4·00	.....	56	2,640
42	Québec-Central	154·00	40·00	81·00	73·00	10·00	56	56	2,640
43	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	36·00	7·00	5·50	60	60	2,400
44	Sud-Est 152·00; Montréal, Portland et Boston. 45·00; Lac Champlain et jonction du St-Laurent.. 63·00	260·00	.....	139·50	120·50	29·00	40, 56, 60	57¼ & 60	3,000
45	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	.....	9·00	50·00	9·00	56	56,57½,75	2,640
46	Saint-Martin et Upham	29·12	.....	29·12	.....	.....	56	.....	2,240
47	Mille-Iles	3·15	.....	.....	3·15	·61	.....	56	3,000
48	Waterloo et Magog 20·00; Vallée de Missisquoi 10·10	30·10	.....	10·10	20·00	1·25	56	56	2,400
49	Comtés de l'Ouest	67·00	.....	67·00	.....	4·00	56	.....	2,600
50	Windsor et Annapolis 84·00; Emb. de Windsor 32·00	116·00	.....	53·00	63·00	.....	50 & 67	56	2,640
	Total	10773·44	812·25	1228·14	9545·30	1197·01	.....	.....	.....

de construction, etc.—*Fin.*

Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemin de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Longueur de la voie.	Numéro.	Observations.
.....	14	96	4132	253	.....	105	133	67	.....	.....	.....		
Cornières, éclisses et manchons	1	8	429	28	18½ à 35	2	15	12	694	65	4·8½	20	
Eclisses	...	.....	27	.....	.....	.....	2	.....	1146	74	4·8½	21	
do	...	.....	3	.....	.....	...	2	.....	800	45	4·8½	22	
do	...	.....	4	.....	.....	.....	2	1	1000	60	4·8½	23	
Cornières et éclisses....	...	.....	54	5	16½ à 21½	3	3	9	955	79	4·8½	24	
do ...	...	.....	64	.....	.....	.....	1	.....	955	77	4·8½	25	
Eclisses	...	.....	20	1	19	.....	2	.....	442	76	4·8½	26	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4·8½	27	
Eclisses	...	.....	12	.....	.....	1	2	.....	2292	53	4·8½	28	
do	...	.....	51	1	17·5	.....	2	.....	.....	52	4·8½	29	
Cornières	...	.....	24	.....	.....	.....	1	.....	882	88	4·8½	30	
Eclisses.....	...	.....	158	3	18	1	4	5	540	85	4·8½	31	
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	Non terminée.
do	2	2	155	8	19½	4	3	4	693	63	4·8½	33	
do	...	.....	.....	.....	.....	1	3	.....	955	70	4·8½	34	
Cornières	...	.....	5	.....	.....	.....	1	.....	1433	53	4·8½	35	
Eclisses	...	2	134	1	19	12	2	3	800	60	4·8½	36	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3·0	37	En voie de construction.
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	do
Cornières.	...	.....	19	.....	.....	.....	1	.....	1433	53	4·8½	39	
Eclisses et cornières ...	...	.....	955	2	17·¼	.....	.....	.....	396	90	3·6	40	
do ...	...	.....	21	.....	.....	.....	1	.....	574	132	4·8½	41	
Eclisses	...	.....	26	.....	.....	1	5	1	882	76	4·8½	42	
Coussinets et éclisses..	...	.....	42	.....	.....	3	4	.....	.....	60	4·8½	43	
Eclisses.....	...	1	229	1	20·6	7	8	5	637	80	4·8½	44	
Eclisses et manchons...	..	2	65	8	18	1	3	1	1146	53	4·8½	45	
Manchons et éclisses ...	...	.....	22	.....	.....	.....	1	.....	717	129	4·8½	46	
Cornières	...	.....	8	.....	.....	.....	1	.....	660	84	4·8½	47	
Eclisses	...	1	1	.....	.....	1	1	1	574	80	4·8½	48	
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	84	4·8½	49	
do	...	.....	69	1	32	.....	1	.....	693	75	4·8½	50	
.....	17	112	6729	312	.....	142	204	109	.....	.....	.....		

N° 3—Particularités du matériel roulant.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons dortoirs. En propriété	Nombre de wagons dortoirs. Louées.	Nombre de wagons palais. En propriété.	Nombre de wagons palais. Louées.
1	Albert	51 00	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....
2	Atlantique et Nord-Ouest	.....	7·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....
4	Atlantique du Canada	134·80	.....	5	3	.....	.....	.....	.....
5	Sud du Canada	362·44	.....	125	.....	.....	.....	.....	.....
6	Canadien du Pacifique Credit-Valley Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba Ontario et Québec Toronto, Grey et Bruce	3744·40	207 00	288	27	35	8	.....	.....
7	Caraquette	20·00	40 00	1	.....	.....	.....	.....	.....
8	Carillon et Grenville	13·00	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....
9	Ontario Central	104·00	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....
10	Embranchement de Chatham	9·00	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....
11	Cobourg, Peterboro' et Marmora	35 00	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....
12	Cie de ch. de fer et des houill. de Cumberland	32·00	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....
13	Prolongement-Est	79·75	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock	14·00	13·00	1	.....	.....	.....	.....	.....
15	Erié et Huron	41·50	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....
16	Grand-Southern	82·50	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....
17	Grand-Tronc ..... 887·25 Buffalo et Lac Huron ..... 162·00 Baie Georgienne et Lac Erié ..... 171·50 Montréal et Jonction de Champlain. 62·25 (Division du Grand-Occid.) Grand-Occidental ..... 539·53 London et Port-Stanley ..... 23·66 Wellington, Grey et Bruce ..... 168·35 London, Huron et Bruce ..... 68·89 Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·74 (Division de Midland) Midland ..... 165·75 Toronto et Nipissingue ..... 111·50 Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46·50 Grande-Jonction ..... 87·75 Victoria (Lindsay à Haliburton) ..... 53·25 Jonction de Madoc à Bridgewater ..... 8·50	2591·42	.....	632	.....	.....	.....	.....	.....
18	Great-Northern	7·84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	Intercolonial	861·00	19 00	163	.....	.....	.....	.....	.....
20	International	81·66	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....
21	Union Jacques-Cartier	6·81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22	Kent-Northern	27·00	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....
23	Kingston et Pembroke	112 00	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....
24	Manitoba et Nord-Ouest	78·54	51·50	2	1	.....	.....	.....	.....
25	Vallée du Massawippi	34·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26	Oxford à New-Glasgow, N.-E	.....	76·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
27	Montréal et Sorel	44·67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
28	Montréal et Jonction du Vermont	23 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....
30	Nouveau-Brunswick ..... 174·00 Nouveau-Brunswick et Canada ..... 127·00 Frédéricton ..... 22·50 Saint-Jean et Maine ..... 92·00	415·50	.....	33	.....	.....	.....	.....	.....
31	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	17·00	20·00	1	.....	.....	.....	.....	.....
	A reporter	9056·43	433·50	1314	31	35	8	.....	.....

pour l'année expirée le 30 juin 1885.

Nombre de voitures de 1re classe.		Nomb. de voitures de 2e classe et pour les immig.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons-plateformes.		Nombre de wagons à bascule.		Numéro	Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.		
3	...	.....	...	1	.....	10	.....	21	.....	.....	.....	1	
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	
1	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	11	.....	.....	.....	3	
2	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	
36	...	21	...	24	.....	2039	543	472	.....	63	.....	5	
91	9	74	12	48	13	2652	375	4309	91	.....	.....	6	223 fourgons, wagons à outils, etc., propriété de la compagnie. 18 fourgons, wagons à outils, etc., en fidéicommis.
.....	...	.....	...	.....	.....	2	.....	15	.....	.....	.....	7	
3	...	3	...	4	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	8	
3	1	...	1	2	1	24	.....	100	.....	.....	.....	9	
1	...	1	...	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	10	
3	...	.....	...	1	.....	1	.....	50	.....	200	.....	11	
1	...	.....	...	1	.....	2	.....	24	.....	80	.....	12	
6	...	4	...	4	.....	30	.....	70	.....	150	.....	13	
.....	...	1	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	
7	...	.....	...	2	.....	10	.....	18	.....	.....	.....	15	
2	...	2	...	2	.....	8	.....	42	.....	.....	.....	16	
334	...	206	...	170	.....	13064	.....	*4360	.....	.....	.....	17	* Y compris wagons à charbon.
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	Pas exploité.
70	...	75	...	43	.....	1529	.....	1442	.....	1828	.....	19	
2	...	.....	...	2	.....	1	.....	28	.....	.....	.....	20	
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	La compagnie ne possède pas de matériel roulant.
1	...	.....	...	1	.....	.....	.....	14	.....	.....	.....	22	
5	...	.....	...	4	.....	27	.....	205	.....	.....	.....	23	
2	...	2	...	1	.....	57	.....	45	.....	.....	.....	24	
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	Exploité par le Passumpsic.
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	Pas exploité.
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	Exploité par le Vermont-Central.
1	...	.....	...	1	.....	3	.....	13	.....	.....	.....	29	
16	...	22	...	10	.....	190	.....	390	.....	.....	.....	30	
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	31	Pas exploité.
590	10	411	13	321	14	19649	918	11644	91	2321	.....		

N° 3—PARTICULARITÉS du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées	Nombre de wagons dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons dortoirs. Loués.	Nombre de wagons palais. En propriété	Nombre de wagons palais. Loués.
	Report.....	9056·43	433·50	1314	31	35	8	.....	.....
32	Nord et Nord-Ouest.....	386·04	.....	47	.....	.....	.....	2	.....
33	Nord et Jonc. du Pacifique du Nouv.-Brunswick	67·00	40·00	6	.....	.....	.....	.....	.....
34	Nord et Jonction du Pacifique.....	10·00	101·25	...	.....	.....	.....	.....	.....
35	Rive Nord.....	209·00	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....
36	Cie de navigat. et de houillères du Nord-Ouest	.....	109 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
37	Nouv-Ecosse, Nictaux et Atlantique-Central..	.....	73 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
38	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	21·00	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
39	Ile du Prince-Edouard.....	210·60	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....
40	Québec et Lac Saint-Jean.....	52·00	15·00	8	.....	.....	.....	.....	.....
41	Québec-Central.....	154·00	40·00	9	.....	.....	.....	.....	.....
42	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43 00	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....
43	Sud-Est..... 152·00 Montréal, Portland et Boston..... 45·00 Jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent..... 63·00	260·00	.....	30	.....	.....	.....	2	.....
44	Saint-Laurent et Ottawa.....	59·00	.....	11	.....	.....	.....	.....	.....
45	Saint-Martin et Upham.....	29·12	.....	1	1	.....	.....	.....	.....
46	Mille-Iles.....	3·15	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
47	Waterloo et Magog..... 20·00 Vallée de Missisquoi..... 10·00	30·10	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....
48	Comtés de l'Ouest.....	67·00	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....
49	Windsor et Annapolis..... 84·00 Embranchement de Windsor..... 32·00	116 00	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....
		10773 44	812·25	1490	34	35	8	4	.....

matériel roulant—*Fin.*

Nombre de voitures de 1ère classe.		Nomb. de voit. de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste, et messagerie.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nomb. de wagons-plateformes.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués	En propriété.	Loués.	Numéro.	
590	10	411	13	321	14	19649	918	11644	91	2321	.....		
26	...	16	...	22	.....	451	.....	822	.....	.....	.....	32	Aussi 22 fourgons de conducteurs et 8 wagons auxiliares et cambuses.
2	...	2	...	.....	.....	10	.....	52	.....	.....	.....	33	Pas exploité.
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	En voie de construction.
9	...	13	...	10	.....	257	.....	258	.....	.....	.....	35	Aussi 1 wagon d'excursion.
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37	
.....	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	38	Pas exploité.
17	...	15	...	4	.....	178	.....	125	.....	.....	.....	39	
2	...	3	...	3	.....	8	.....	74	.....	.....	.....	40	36 milles exploités.
5	...	7	...	5	.....	75	.....	158	.....	.....	.....	41	
4	...	.....	...	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	Exploité par le Vermont Central.
9	15	8	...	6	4	61	371	248	100	50	.....	43	
4	...	4	...	3	.....	97	.....	40	.....	.....	.....	44	
.....	1	1	1	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	
1	...	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46	
.....	2	.....	...	.....	2	.....	10	.....	10	.....	.....	47	
2	...	2	...	2	.....	18	.....	57	.....	.....	.....	48	
5	...	5	...	4	.....	63	.....	72	.....	20	.....	49	
676	28	487	14	382	21	20867	1299	13560	201	2391	.....		

N° 4—ETAT sommaire des opérations de l'année et

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs	Convois de marchandises	Trains mixtes.	Total des milles parcourus par les convois.
1	Albert	51·00	652	6,482	29,712	36,846
2	Baie de Quinté	3·50	7,273	.....	4,326	11,599
3	Atlantique du Canada	134·80	98,592	49,296	31,590	179,478
4	Sud du Canada	362·44	1,014,369	1,859,476	130,703	3,004,548
5	Canadien du Pacifique					
	Credit-Valley					
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	3,348·20	1,760,365	2,639,368	943,528	5,343,261
	Ontario et Québec					
	Toronto, Grey et Bruce					
6	Carillon et Grenville	13·00	9,900	.....	1,400	11,300
7	Ontario-Central	104·00	20,000	94,800	97,960	212,760
8	Embranchement de Chatham	9·00	.....	.....	19,728	19,728
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15·00	.....	.....	7,840	7,840
10	Cie de ch. de fer et des houil., Cumberland	32·00	.....	36,998	40,000	76,998
11	Prolongement-Est	79·75	50,897	3,660	25,480	80,037
12	Elgin, Petitcodiac et Havelock	14·00	.....	.....	8,764	8,764
13	Erié et Huron	41·50	.....	.....	54,912	54,912
14	Grand-Southern	82·50	.....	.....	58,645	58,645
15	Grand-Tronc. ..... 887·25					
	Buffalo et lac Huron ..... 162·00					
	Baie Georgienne et lac Erié .. 171·50					
	Jonction de Montréal et lac Champlain ..... 62·25					
	Grand-Occidental ..... 539·53					
	London et Port-Stanley ..... 23·66					
	Wellington, Grey et Bruce .... 168·35					
	London, Huron et Bruce ..... 68·89	2,591·42	3,964,182	7,066,363	2,248,586	13,279,131
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·74					
	Midland ..... 165·75					
	Toronto et Nipissingue ..... 111·50					
	Whitby, P.-Perry et Lindsay. 46·50					
	Grande-Jonction .. .. 87·75					
	Victoria (Lindsay à Haliburton) 53·25					
	Jonct. de Madoc à Bridgewater 8·50					
16	Intercolonial	861·00	965,051	3,027,455	fr'ht & mxi'd	3,992,506
17	International	81·66	.....	8,200	43,400	51,600
18	Union Jacques-Cartier	6·81	.....	.....	.....	.....
19	Kent-Northern	27·00	.....	.....	17,982	17,982
20	Kingston et Pembroke	112·00	33,000	* 20,000	103,000	156,000
21	Manitoba et Nord-Ouest	78·54	1,115	2,261	24,781	28,157
22	Vallée de Massawippi	34·00	68,433	92,546	2,538	163,517
23	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	61,888	123,380	5,486	190,754
24	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	.....	.....	39,532	39,532
25	Nouveau-Brunswick ..... 174·00					
	Nouv.-Brunswick et Canada. 127·00	415·50	229,230	145,107	274,461	648,798
	Frédéricton ..... 22·50					
	Saint-Jean et Maine ..... 92·00					
26	Nord et Nord-Ouest	386·04	425,484	387,862	185,704	999,050
27	Rive Nord	209·00	236,368	183,755	75,256	495,379
28	Ile du Prince-Edouard	210·60	81,864	168,014	fr'ht & mix'd	249,878
29	Québec et Lac Saint-Jean	36·00	22,536	22,536	do	45,072
30	Québec-Central	154·00	89,151	87,780	21,799	198,730
31	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	37,327	26,324	11,647	75,298
	A reporter	9589·36	9,177,677	16,051,663	4,508,760	29,738,100

nombre de milles parcourus, pour l'année expirée le 30 juin 1885.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux, 2,000 lbs. de fret transporté	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
38,466	15,133	27,119	15	12	1	
11,599	8,757	16,594	15	10	2	
228,019	88.950	117,908	30	14	3	
3,888,537	453,029	2,475,550	35	15	4	
7,218,993	1,427,367	1,655,969	26	15	5	
11,600	12,586	800	25	18	6	
213,160	43,332	63,000	20	15	7	
19,728	9,095	10,123	25	.....	8	
8,030	2,498	15,747	15	.....	9	
76,998	12,518	263,561	15	15	10	
92,557	42,443	19,867	25	18	11	
9,860	2,386	6,790	12	.....	12	
62,047	58,713	31,875	25	18	13	
58,645	.....	5,663	20	.....	14	
16,921,760	4,575,499	5,760,600	27	12	15	
4,836,927	914,785	970,069	25	15	16	
51,600	21,249	29,672	14	10	17	
.....	.....	.....	.....	.....	18	Pas de compte. Le revenu de la compagnie provient des péages sur les voitures circulant sur sa voie.
17,982	4,186	11,173	15	.....	19	
159,000	32,120	79,032	25	18	20	* Trains de délestage.
35,249	7,751	13,747	23	15	21	
163,517	53,619	80,540	24	10	22	
190,754	100,701	684,316	30	12	23	
39,532	27,934	13,911	15	.....	24	
755,161	164,951	225,451	25	15	25	
1,291,889	555,040	582,598	30	18	26	
695,599	284,474	166,486	35	15	27	
311,443	130,423	57,346	20	14	28	
81,196	53,942	49,900	20	12	29	
218,660	70,046	82,460	25	15	30	
75,298	119,247	701,755	23	12	31	
37,783,806	9,292,774	14,219,622	.....	.....		

N° 4—ETAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
				Convois de voyageurs	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total des milles parcourus.
	Report..		9589·36	9,177,677	16,051,663	4,508,760	29,738,100
32	Sud-Est	152·00	260·00	227,560	318,743	44,110	590,413
	Montréal, Portland et Boston...	45·00					
	Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent	63·00					
33	Saint-Laurent et Ottawa		59·00	8,424	378	34,524	43,326
34	Saint-Martin et Upham		29·12	.....	.....	13,500	13,500
35	Mille-Iles		3·15	3,189	.....	2,126	5,315
36	Waterloo et Magog	20·00	26·00	13,736	8,960	.....	22,696
	Vallée de Missisquoi	6·00					
37	Comtés de l'Ouest		67·00	.....	2,809	42,638	45,447
38	Windsor et Annapolis	84·00	116·00	80,869	.....	84,023	164,892
	Embranchement de Windsor	32·00					
			10,149·63	9,511,455	16,382,553	4,729,681	30,623,689

nombre de milles parcourus, pour l'année expirée le 30 juin 1885.—*Fin.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lb. de fret transporté	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Miles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Miles à l'heure	Numéro.	Observations.
37,783,806	9,292,774	14,219,622				
590,413	196,824	305,376	30 & 22*	15	32	* Lignes principale et d'embranchement respectivement.
79,232	22,540	25,334	22	14	33	Pour 8 mois, finissant le 28 février 1885. Opérations du 1er mars incluses dans le rapports du chemin de fer du Pacifique canadien, affermé.
14,500	7,673	6,058	15	.....	34	
5,315	12,878	7,320	10	10	35	
25,014	8,856	16,808	20	14	36	Seulement 6 milles du chemin de fer de la vallée de Missisquoi en exploitation.
56,316	29,889	17,177	20	17	37	
194,638	101,165	61,576	22	14	38	
38,749,234	9,672,599	14,659,271				

N° 5—ETAT SOMMAIRE du fret transporté pour l'année expirée le 30 juin 1885.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bestiaux.		Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Numéro.
			Barils.	Ton'x.	Boiss.	Ton'x.	Nombre.	Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	
1	Albert	51·00	7,025	702	10,469	173	821	326	6,001,800	9,380	1
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation	3·50	21,344	2,134	100,060	3,002	20	8	4,460,000	5,374	2
3	Atlantique du Canada	134·80	18,820	1,882	139,333	4,180	2,430	1,350	46,080,000	69,121	3
4	Sud du Canada	362·44	1,937,420	193,742	19,715,960	488,821	*249,705	78,033	*199,284,000	†298,926	4
5	Canadien du Pacifique Credit-Valley Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba Ontario et Québec Toronto, Grey et Bruce	3,348·20	915,129	91,513	7,842,343	203,608	162,396	50,414	263,812,390	355,942	5
6	Carillon et Grenville	13 00	.....	.....	.....	.....	500	100	.....	.....	5
7	Ontario-Central	104·00	2,240	224	66,706	1,980	452	140	3,470,000	4,511	7
8	Embranchement de Chatham	9 00	23,072	2,307	590	8	240	120	189,000	240	8
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15·00	.....	.....	17,898	447	.....	.....	10,788,750	14,385	9
10	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland	32·00	8,615	861	3,600	60	.....	.....	12,852,000	16,068	10
11	Prolongement-Est	79·75	28,885	2,888	5,200	88	5,272	815	*1,106,000	1,662	11
12	Elgin, Petitcodiac et Havelock	14 00	1,532	153	813	14	45	3	*4,221,000	6,331	12
13	Erié et Huron	41·50	13,911	1,391	247,501	6,563	2,064	532	1,816,000	3,275	13
14	Grand-Southern	82·50	6,689	669	9,033	180	336	80	*732,000	1,098	14
15	Grand-Tronc Buffalo et lac Huron Baie Georgienne et Lac Erié Montréal et Jonction de Champlain Grand Occidental London et Port-Stanley Wellington, Grey et Bruce London, Huron et Bruce Brantford, Norfolk et Port-Burwell Midland Toronto et Nipissingue Whitby, Port-Perry et Lindsay Grande-Jonction Victoria (Lindsay à Haliburton) Jonction de Madoc à Bridgewater	887·25 162·00 171·50 62·25 539·53 23·66 168·35 68 89 34·74 165·75 111·50 46·50 87·75 53·25 8·50	2,591·42	5,802,720	580,272	36,386,320	908,408	483,439	243,141	595,678,160	773,608	15
16	Intercolonial	861·00	907,102	90,710	729,707	15,610	65,513	13,980	137,387,675	171,734	16
17	International	81·66	9,911	991	42,428	818	518	283	12,644,320	18,957	17

18	Union Jacques-Cartier		6·81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18
19	Kent-Northern		27·00	9,600	960	3,600	60	107	54	3,636,000	4,545	19
20	Kingston et Pembroke		112 00	1,560	156	123,480	3,430	360	200	20,956,000	31,434	20
21	Manitoba et Nord-Ouest		78·54	2,843	284	214,165	5,544	604	370	592,000	986	21
22	Vallée du Massawippi		34·00	3,200	320	55,000	1,540	950	430	16,000,000	19,500	22
23	Montréal et Jonction du Vermont		23·60	611,580	61,158	6,327,040	177,130	*674,530	79,577	26,732,000	46,942	23
24	Napanee, Tamworth et Québec		28 50	1,861	136	66,190	1,654	113	63	111,000	894	24
25	Nouveau-Brunswick											
	Nouveau-Brunswick et Canada		415·50	217,120	21,712	532,760	8,874	*7,500	1,600	18,320,000	18,320	25
	Frédéricton											
	Saint-Jean et Maine											
26	Nord et Nord-Ouest		386·04	143,662	14,366	3,764,214	103,674	40,050	20,025	142,886,380	235,020	26
27	Rive-Nord		209·00	151,380	15,138	169,233	5,077	*4,500	1,508	12,286,667	18,430	27
28	Ile du Prince-Edouard		210·60	36,222	3,622	478,058	8,183	5,007	1,201	4,307,298	8,265	28
29	Québec et Lac Saint-Jean		36 00	6,000	60	14,000	240	210	40	9,670,000	11,600	29
30	Québec-Central		154·00	104,580	10,458	18,700	560	3,047	772	26,183,200	39,275	30
31	Stanstead, Shefford et Chambly		43·00	627,220	62,722	6,573,938	176,245	660,925	78,216	29,980,000	50,728	31
32	Sud-Est	152·00										
	Montréal, Portland et Boston	45 00	260 00	168,950	16,895	481,160	12,029	*4,116	1,029	51,572,667	77,359	32
	Jonc. du Lac Champlain et St-Laurent	63·00										
33	Saint-Laurent et Ottawa		59 00	7,430	743	*230,800	5,770	*800	206	*2,465,333	3,698	33
34	Saint-Martin et Upham		29 12	2,142	214	216	4	242	24	*3,034,000	4,551	34
35	Mille-Iles		3·15	370	37	.....	.....	.....	.....	150,000	174	35
36	Waterloo et Magog	20 00	26 00	2,812	261	20,110	350	.....	.....	4,044,518	6,894	36
	Vallée de Missisquoi	6 00										
37	Comtés de l'Ouest		67 00	8,069	807	963	18	457	215	7,887,500	10,582	37
38	Windsor et Annapolis	84·00	116 00	54,958	5,495	.....	.....	14,445	2,554	8,529,980	10,710	38
	Embranchement de Windsor	32·00										
			10,149·63	11,865,974	1,186,523	84,391,492	2,143,742	2,391,714	577,409	1,689,887,638	2,350,519	

NOTE.—Les items marqués d'un astérisque ont été calculés d'après le tonnage.

N° 5—ETAT SOMMAIRE du fret transporté pour l'année expirée le 30 juin 1885—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Bois de chauffage. Cordes.	Bois de chauffage. Ton'x.	Articles manufacturés. Ton'x.	Tous autres articles. Ton'x.	Total du poids transporté Ton'x.	Numéro.	Observations.
1	Albert	1,962	3,001	919	12,618	27,119	1	
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation	310	614	935	4,527	16,594	2	
3	Atlantique du Canada	3,336	3,500	28,400	9,475	117,908	3	
4	Sud du Canada	.....	.....	16,776	1,399,252	2,475,550	4	†Y compris le bois de chauffage.
5	Canadien du Pacifique Credit-Valley Colonisation du Nord-Ouest du Manitoba Ontario et Québec Toronto, Grey et Bruce	73,577	118,583	393,219	443,290	1,655,969	5	
6	Carillon et Grenville	.....	.....	.....	700	800	6	
7	Ontario-Central	4,000	6,000	720	49,425	63,000	7	
8	Embranchement de Chatham	25	36	.....	7,412	10,123	8	
9	Cobourg. Peterboro' et Marmora	450	900	.....	15	15,747	9	
10	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland	.....	.....	2,505	244,067	263,561	10	
11	Prolongement-Est	.....	.....	3,082	11,332	19,867	11	
12	Elgin, Petitcodiac et Havelock	.....	.....	174	115	6,790	12	
13	Erié et Huron	2,183	2,987	9,025	8,102	51,875	13	
14	Grand-Southern	*322	535	967	2,134	5,663	14	
15	Grand-Tronc Buffalo et lac Huron Baie Georgienne et Lac Erié Montréal et Jonction de Champlain Grand-Occidental London et Port-Stanly Wellington, Grey et Bruce London, Huron et Bruce Brantford, Norfolk et Port-Burwell Midland Toronto et Nipissingue Whitby, Port-Perry et Lindsay Grande-Jonction Victoria (Lindsay à Haliburton) Jonction de Madoc à Bridgewater	98,673	182,544	456,239	2,616,388	5,760,600	15	
16	Intercolonial	8,400	12,600	212,868	452,567	970,069	16	
17	International	150	300	1,520	6,803	29,672	17	

18	Union Jacques-Cartier	.....	.....	.....	.....	.....	18	Pas de compte. Le revenu de la compagnie provient des péages sur les voitures circulant sur sa voie.
19	Kent-Northern	1,278	1,917	.....	3,637	11,173	19	
20	Kingston et Pembroke	9,044	16,796	17,596	9,420	79,03[illegible]	20	
21	Manitoba et Nord-Ouest	81	162	.....	6,401	13,747	21	
22	Vallée de la Massawippi	.....	.....	6,200	52,550	8[illegible],540	22	
23	Montréal et Jonction du Vermont	.....	.....	30,624	288,885	684,316	23	Les rapports des divers genres de fret ne couvrent que six mois; mais ici le calcul est fait pour 12 mois, d'après le tonnage total pour toute l'année.
24	Napanee, Tamworth et Québec	5,230	4,936	4,619	1,609	13,911	24	
25	Nouveau-Brunswick; Nouveau-Brunswick et Canada; Frédéricton; Saint-Jean et Maine	2,760	4,600	160,000	10,345	225,451	25	
26	Nord et Nord-Ouest	37,384	56,076	.....	†153,437	582,598	26	†Y compris articles manufacturés.
27	Rive-Nord	16,488	27,480	19,626	79,227	166,486	27	
28	Ile du Prince-Edouard	3,059	5,844	†30,231	.....	57,346	28	†Y compris tous autres articles.
29	Québec et Lac Saint-Jean	21,600	29,000	1,500	6,920	49,900	29	
30	Québec-Central	.....	.....	3,100	28,295	82,460	30	
31	Stanstead, Shefford et Chambly	2,961	5,477	32,888	295,479	701,755	31	Les rapports des divers genres de fret ne couvrent que six mois; mais ici le calcul est fait pour 12 mois, d'après le tonnage total pour toute l'année.
32	Sud-Est; Montréal, Portland et Boston; Lac Champlain et Jonction du St-Laurent	.....	.....	30,588	167,476	305,376	32	
33	Saint-Laurent et Ottawa	.....	.....	3,722	11,195	25,334	33	Pour 8 mois terminés le 28 février 1885; depuis cette date les frais d'exploitation sont compris dans ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique.
34	Saint-Martin et Upham	170	243	804	218	6,058	34	
35	Mille-Iles	.....	.....	6,045	1,064	7,320	35	
36	Waterloo et Magog; Vallée de la Missisquoi	840	1,265	2,663	5,375	16,808	36	
37	Comtés de l'Ouest	1,869	2,983	2,236	336	17,177	37	
38	Windsor et Annapolis; Embranchement de Windsor	1,347	1,918	12,811	28,088	61,576	38	
		297,499	490,297	1,492,602	6,418,179	14,659,271		

NOTE.—Les items marqués d'un asterique ont été calculés d'après le tonnage.

N° 6—ETAT SOMMAIRE des recettes, pour l'année expirée le 30 juin 1885.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et fret par messageries.	Autres sources.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts.	
1	Albert	51·00	7,038 44	14,117 16	1,497 60	194 20	22,847 40	
2	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3 50	1,665 08	6,830 22	1,259 43	.....	9,754 73	
3	Atlantique du Canada	134·80	76,527 78	114,160 48	8,944 06	.....	199,632 32	
4	Sud du Canada	362 44	867,312 61	2,466,825 12	102,042 61	4,193 84	3,440,374 18	
5	Canadien du Pacifique							
	Credit-Valley							
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	3348·20	2,479,894 21	3,898,725 36	254,462 26	295,787 46	6,928,869 29	
	Ontario et Québec							
	Toronto, Grey et Bruce							
6	Carillon et Grenville	13·00	2,805 92	1,092 43	.....	.....	3,898 35	
7	Central-Ontario	104·00	28,652 32	68,340 48	1,672 33	.....	98,665 13	
8	Embranchement de Chatham	9·00	2,107 41	10,589 71	1,186 95	5,959 48	19,843 55	
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15 00	998 90	9,879 42	.....	.....	10,878 32	
10	Cie de ch. de f. et des houillères de Cumberland	32 00	6,318 27	67,187 79	892 87	.....	74,398 93	
11	Prolongement-Est	79 75	37,658 89	25,522 75	9,868 37	.....	73,050 01	
12	Elgin, Petitcodiac et Havelock	14 00	763 44	4,563 32	388 56	.....	5,715 32	
13	Erie et Huron	41·50	23,558 55	24,231 86	3,012 59	3 00	50,806 00	
14	Grand-Southern	82·50	16,500 00	14,650 00	.....	.....	31,150 00	
15	Grand Tronc 887·25							
	Buffalo et Lac Huron 162·00							
	Baie Georgienne et Lac Erié 171·50							
	Jonction de Montréal et Champlain 62 25							
	Division du Grand-Occidental—							
	Grand-Occidental 539·53							
	London et Port-Stanley 23·66							
	Wellington, Grey et Bruce 168·35							
	London, Huron et Bruce 68·89	2591·42	4,752,448 49	9,110,376 96	545,501 33	69,531 99	14,477,858 77	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·74							
	Division du Midland—							
	Midland 165·75							
	Toronto et Nipissingue 111·50							

	Whitby, Port-Perry et Lindsay. 46·50 Grande-Jonction ..... 87·75 Victoria (Lindsay à Haliburton) 53·25 Jonc. de Madoc à Bridgewater. 8·50							
16	Intercolonial	861·00	709,927 24	1,516,528 43	141,697 98	.....	2,368,153 65	
17	International	81·66	17,521 11	38,392 92	2,591 64	.....	58,505 67	
18	Union Jacques-Cartier	6·81	.....	28,466 91	.....	.....	28,466 91	Provenant des péages sur wagons d'autres compagnies.
19	Kent-Northern	27·00	3,686 39	10,080 51	479 52	.....	14,246 42	
20	Kingston et Pembroke	112 00	28,666 07	77,690 09	6,795 81	11,541 48	124,693 45	
21	Manitoba et Nord-Ouest	78 54	12,776 50	30,226 31	1,629 66	619 54	45,252 01	
22	Vallée du Massawippi	34 00	54,794 41	88,299 79	1,971 90	1,000 00	146,066 10	
23	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	47,734 77	109,366 83	5,504 00	.....	162,605 60	
24	Napanee, Tamworth et Québec	28 50	9,619 06	9,630 85	1,545 89	9 25	20,805 05	
25	Nouveau-Brunswick ..... 174·00 Nouveau-Brunswick et Canada . 127·00 Frédéricton ..... 22·50 Saint-Jean et Maine ..... 92·00	415·50	208,729 26	377,477 73	26,112 39	2,649 20	614,968 58	
26	Nord et Nord-Ouest	386·04	418,605 60	843,621 79	78,089 06	.....	1,340,316 45	
27	Rive-Nord	209·00	289,632 41	272,157 98	16,552 12	5,789 71	584,132 22	
28	Ile du Prince-Edouard	210·60	66,054 32	74,213 84	17,871 00	448 90	158,588 06	
29	Québec et Lac Saint-Jean	36 00	15,529 08	44,519 02	1,333 44	.....	61,381 54	
30	Quebec-Central	154 00	59,078 78	106,374 32	9,085 73	5,880 34	180,419 17	
31	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	22,696 62	47,966 41	3,153 44	.....	73,816 47	
32	Sud-Est ..... 152 00 Montréal, Portland et Boston ..... 45·00 Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent 63 00	260·00	146,520 20	281,200 44	18,084 61	14,579 28	460,384 53	
33	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	16,932 76	23,951 49	3,986 41	2,872 18	47,742 84	Pour 8 mois terminés le 28 octobre 1885; depuis cette date les frais d'exploitation sont compris dans ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique.
34	Saint-Martin et Upham	29·12	3,901 23	3,542 73	.....	.....	7,443 96	
35	Mille-Iles	3·15	3,007 31	3,615 80	1,261 34	.....	7,884 45	
36	Waterloo et Magog ..... 20 00 Vallée du Missisquoi 6 00	26·00	5,018 07	8,702 15	1,094 87	.....	14,815 09	
37	Comtés de l'Ouest	67·00	26,875 46	16,138 04	3,490 77	361 41	46,865 68	
38	Windsor et Annapolis ..... 84·00 Embranchement de Windsor ..... 32·00	116 00	88,239 15	112,801 04	10,247 35	885 57	212,173 11	
		10,149·63	10,559,796 11	19,962,058 48	1,283,307 89	422,306 83	32,227,469 31	

N° 7—ETAT SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1885.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc	Service et réparations des locomotives	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	51·00	9,968 40	8,254 26	2,211 17	5,304 31	25,738 14	
2	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	2,155 15	3,876 05	30 81	3,821 63	9,883 64	
3	Canada Atlantique	134·80	40,764 28	35,688 87	4,815 67	95,240 33	176,509 15	
4	Sud du Canada	362·44	561,225 06	691,505 68	237,537 04	1,133,279 13	2,623,546 91	
5	Canadien du Pacifique Credit-Valley Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba Ontario et Québec Toronto, Grey et Bruce	3,348·20	793,233 81	1,761,784 30	347,655 05	1,654,846 57	4,557,519 73	
6	Carillon et Grenville	13·00	600 00	648 19	200 00	3,088 67	4,536 86	
7	Central-Ontario	104·00	27,791 74	30,177 66	4,839 27	18,597 69	81,406 36	
8	Embranchement de Chatham	9·00	2,442 00	3,886 00	50 00	1,420 00	7,798 00	
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15·00	1,865 00	4,367 00	320 00	5,334 00	11,886 00	
10	Cie de ch. de fer et des houill. de Cumberland	32·00	9,686 16	16,418 68	1,318 82	4,584 99	32,008 65	
11	Prolongement-Est	79·75	25,086 31	18,621 87	4,181 69	30,383 78	78,273 65	
12	Elgin, Petitcodiac et Havelock	14·00	1,320 26	1,655 17	86 58	1,225 01	4,287 02	
13	Erié et Huron	41·50	6,569 48	11,478 41	383 77	13,341 03	31,772 69	
14	Grand-Southern	82·50	.....	.....	.....	.....	35,000 00	Du rapport précédant de 1884. Pas de rapport pour cette année.
15	Grand-Tronc 887·25 Buffalo et Lac Huron 162·00 Baie Georgienne et Lac Erié 171·50 Montréal et Jonction de Champlain 62·25 Division du Grand-Occid.— Grand-Occidental 539·53 London et Port-Stanley 23·66 Wellington, Grey et Bruce 168·35 London, Huron et Bruce 68·89 Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·74 Division de Midland— Midland 165·75 Toronto et Nipissingue 111·50	2,591·42	2,009,950 23	3,654,310 67	1,129,520 64	3,922,667 26	10,716,448 80	

	Whitby, Port-Perry et Lindsay. 46 50 Grande-Jonction 87·75 Victoria (Lindsay à Haliburton) 53·25 Jonct de Madoc à Bridgewater. 8·50							
16	Intercolonial	861·00	653,411 50	732,266 88	278,516 46	777,283 07	2,441,477 91	
17	International	81·66	22,387 70	* 10,290 84	.....	22,793 22	55,471 76	*Y compris les wagons
18	L'Union Jacques Cartier	6·81	.....	.....	.....	.....	11,807 69	Cette ligne est exploitée et entretenue par la compagnie de chemin de fer de la Rive-Nord.
19	Kent-Northern	27·00	4,968 26	3,778 42	429 60	2,212 45	11,388 73	
20	Kingston et Pembroke	112·00	29,617 59	41,482 88	6,875 29	23,493 47	101,469 23	
21	Manitoba et Nord-Ouest	78·54	12,851 55	12,167 41	1,814 55	17,554 70	44,388 21	
22	Vallée de la Massawippi	34·00	21,661 77	29,582 22	10,161 79	37,996 46	99,402 24	
23	Montréal et Jonction de Vermont	23·60	14,190 43	47,818 97	28,731 23	23,771 19	114,511 82	
24	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	6,207 95	7,413 95	465 76	7,624 87	21,712 53	
25	Nouveau-Brunswick 174·00 Nouveau-Brunswick et Canada... 127.00 Frédéricton 22·50 Saint-Jean et Maine. 92·00	415·50	131,483 73	145,531 63	36,153 58	126,407 05	439,575 99	
26	Nord et Nord-Ouest	386·04	222,985 73	213,943 10	39,792 02	327,723 53	804,444 38	
27	Rive-Nord	209·00	71,355 52	120,651 32	33,543 12	121,005 56	346,555 52	
28	Ile de Prince-Edouard	210·60	72,490 92	55,782 13	30,898 12	52,035 84	211,207 01	
29	Québec et Lac Saint-Jean	36·00	9,216 51	17,056 69	3,831 40	16,437 15	46,541 75	
30	Québec-Central	154·00	52,440 52	36,050 47	11,325 92	45,671 61	145,488 52	
31	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	18,107 37	16,465 61	7,330 95	12,793 79	54,697 72	
32	Sud-Est 152·00 Montréal, Portland et Boston 45·00 Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent 63·00	260·00	110,284 55	122,792 56	23,452 64	123,042 86	379,572 61	
33	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	19,299 16	16,709 29	2,332 92	23,672 43	62,013 80	Pour 8 mois terminés le 28 octobre 1885; depuis cette date les frais d'exploitation sont compris dans ceux du chemin de fer Canadien du Pacifique.
34	Saint-Martin et Upham	29·12	1,720 69	2,351 90	50 26	2,104 64	6,227 49	
35	Mille-Iles	3·15	1,946 16	3,102 83	94 03	4,001 57	9,144 59	
36	Waterloo et Magog 20·00 Vallée de la Missisquoi 6 00	26·00	8,227 81	2,530 53	405 74	4,535 60	15,699 68	
37	Comtés de l'Ouest	67·00	18,717 44	10,115 47	2,058 37	10,682 95	41,574 23	
38	Windsor et Annapolis 84·00 Embranchement de Windsor 32·00	116·00	70,496 21	30,487 29	11,451 18	41,927 79	154,362 47	
		10,149·63	5,066,726 95	7,921,045 20	2,262,865 44	8,717,906 20	24,015,351 48	

Les frais d'exploitation des chemins de fer Grand-Southern et Jacques Cartier ne sont donnés que dans la colonne des totaux, vu que les détails n'ont pas été fournis.

N° 8—ETAT SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wag. ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wag. ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Blessés.	A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois. Tués.	A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois. Blessés.
1	Albert	51·00	Employés						
2	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	Autres		1				
3	Atlantique du Canada	134·80	Employés						
4	Sud du Canada	362·44	Voyageurs				1		
			Employés	2	7				
			Autres	2	1				
5	Canadien du Pacifique, Credit-Valley, Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, Ontario et Québec, Toronto, Grey et Bruce	3,348·20	Voyageurs	1			2		
			Employés	5	11	2	9		6
			Aurres	1		1	1		
6	Carillon et Grenville	13·00							
7	Ontario-Central	104·00	Voyageurs						
			Employés						
8	Prolongement-Est		Autres						
9	Grand-Southern	82·50	Autres						
10	Grand-Tronc, Buffalo et Lac Huron, Baie Georgienne et Lac Erié, Montréal et Jonction de Champlain, (Divi. du Grand-Occid.) Grand-Occid., London et Port-Stanley, Wellington, Grey et Bruce, London, Huron et Bruce, Brantford, Norfolk et Port-Burwell, (Division du Midland) Midland, Toronto et Nipissingue, Whitby, Port-Perry et Lindsay, Grande-Jonction, Victoria (Lindsay à Haliburton), Jonction de Madoc à Bridgewater	2,591·42	Voyageurs	2	2	1	16		
			Employés	4	43		10	2	6
			Autres	5	5	3	5		
11	Intercolonial	861·00	Voyageurs		1		2		
			Employés	5	15		7		6
			Autres				1		
12	Kingston et Pembroke	112·00	Employés	1					
			Autres						
13	Montréal et Jonction de Vermont	23·60	Autres						
14	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	Employés						
			Autres						
15	Nouveau-Brunswick 174·00, Nouveau-Brunswick et Canada 127·00, Frédéricton 22·50, Saint-Jean et Maine 92·00	415·50	Voyageurs				1		
			Employés	1					
			Autres						
16	Nord et Nord-Ouest	386.04	Voyageurs		1	1			
			Employés	1	1		1		
			Autres						
17	Rive-Nord	209·00	Voyageurs		1				
			Autres						
18	Ile du Prince-Edouard	210·60	Employés	1	2				
19	Québec et Lac Saint-Jean	36·00	Employés						
20	Québec-Central	154·00	Employés						
21	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00							
22	Sud-Est 152·00, Montreal, Portland et Boston 45·00, Lac Champlain et Saint-Laurent 63·00	260·00	Employés	3					
23	Mille-Iles	3·15	Employés						
				34	91	8	56	2	18

pour l'exercice terminé le 30 juin 1885.

Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Antres circonstances.		Totaux.		Nombre.	Observations.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués	Blessés.		
.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	2	
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	3	
.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11		
.....	.....	.....	10	2	3	2	3	.....	1	.....	1	2	9	8	34	4	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	3		
.....	.....	.....	.....	1	9	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	12		
.....	.....	1	54	2	13	2	.....	.....	1	1	.....	.....	18	13	112	5	
.....	.....	.....	.....	1	4	8	12	.....	.....	.....	.....	2	8	13	25		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	
.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	7	
.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	8	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	9	
.....	.....	.....	.....	.....	21	1	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	41		
.....	2	6	139	4	8	8	7	.....	.....	.....	8	2	14	26	237	10	
.....	.....	.....	.....	.....	2	41	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49	40		
.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8		
.....	.....	1	51	3	3	1	4	.....	.....	.....	.....	.....	23	10	109	11	
.....	.....	.....	.....	.....	1	5	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	9		
.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	12	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	1	2	13	
.....	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	14	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1		
.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	3	15	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1		
.....	.....	.....	11	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	14	16	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	17	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....		
.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	4	18	
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	19	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	20	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	22	
.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	23	
.....	3	8	277	14	83	83	70	.....	2	1	9	7	75	157	684		

N° 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, 30 juin 1885.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
Nouvelle-Ecosse.					
Cie houillère Intercoloniale.					
Ligne de Granton	7·00	4·8½	2	88	
Embranch. de Stellarton	3·00	4·8½			
Houillères de la N.-Ecosse	6·00	5·6	2	75	Deux wagons plats et un wagon d'équipe.
Vale Coal and Iron Co	6·00	4·8½	2	.....	Wagons fournis par le chemin de fer Intercolonial.
Houillères d'Acadie	3·00	4·8½	2	2	
Cie d'acier du Canada	11·00	4·8½	3	38	
	3·00	3·0	2	27	
Mines d'Albion	6·00	4·8½	4	323	
	45·00		17	553	
					Largeur. Milles. 5 pds. 6 pcs. 6·00; 4 " 8½ " 36·00; 3 " 0 " 3·00; Total 45·00
Cap-Breton.					
New-Campbellton	1·25	3·6	1	40	
Baie des Glaces	·50	4·8½	.....	.....	Les locomotives et les wagons employés sont ceux de la Cie Internationale.
Associat. générale des mines-					
Sydney	4·80	4·8½	2	190	
Victoria	5·80	4·8½	1	50	
Sydney et Louisburg	40·50	3·0	3	165	
Gowrie	1·75	3·6	1	110	
International	13·00	4·8½	3	130	Aussi deux wagons à voyageurs et six wagons plats.
Lingan	1·00	3·6	1	50	
Caledonia	2·25	4·8½	1	70	
	70·85		13	805	
					Largeur. Milles. 4 pds. 8½ pcs. 26·35; 3 " 6 " 4·00; 3 " 0 " 40·50; Total 70·85

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, 30 juin 1885.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canada-Central			1,525,250 00			
Canadien du Pacifique	29,880,912 00		54,313,635 00			
Caraquette			192,000 00			
Prolongement-Est			1,284,311 97			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
Grand-Northern			25,088 00			
Intercolonial			43,627,594 79			
International			156,800 00			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
Napanee, Tamworth et Québec			89,600 00			
Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard			118,400 00			
Northern et Western du Nouveau-Brunswick			128,000 00			
Northern et Jonction du Pacifique			1,320,000 00			
Oxford à New-Glasgow			*379,657 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal			†954,000 00			
do do Montréal à Ottawa			†1,440,000 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			272,000 00			
Ile du Prince-Edouard			3,731,312 56			
Québec et Lac Saint-Jean			464,000 00			
Québec-Central			211,200 00			
Toronto, Grey et Bruce			2,656 00			
		45,023,545 33		110,283,505 32		
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Atlantique du Canada			270,000 00			
Canada-Central			1,479,000 00			
A reporter			1,749,000 00			

*$155,657 représentent une annuité de $14,000 pour 15 ans.
†Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			1,749,000 00			
GOUVERNEMENT D'ONTARIO—*Fin.*						
Canada-Sud			147,835 65			
Ontario-Central			126,500 00			
Cobourg, Peterboro' et Marmora	26,000 00		18,740 00			
Credit-Valley			531,000 00			
Erié et Huron			83,000 00			
Grande-Jonction			182,500 00			
Baie Georgienne et Lac Erié			336,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Kingston et Pembroke			456,493 00			
London, Huron et Bruce			178,630 08			
Midland			168,350 20			
Nord			196,188 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
		26,000 00		5,920,984 52		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
International			391,122 02			
Lac Champlain et Saint-Laurent			380,000 00			
Lévis et Kennebec			*			
Vallée de la Missisquoi			228,000 00			
Montréal, Portland et Boston			197,582 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			510,000 00			
Québec et Lac Saint-Jean			850,000 00			
Québec-Central			681,250 00			

Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal	2,546,000 00					
do do Montréal à Ottawa	1,176,956 00		727,000 00			
Sud-Est			444,000 00			
Waterloo et Magog			92,000 00			
		3,722,956 00		4,500,954 02		
Gouvernement du Nouveau-Brunswick.						
Albert			455,000 00			
Caraquet			180,000 00			
Embranchement de Chatham			32,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand-Southern			425,000 00			
Kent-Northern			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			108,000 00			
Nord et Ouest			321,000 00			
Petitcodiac et Elgin			70,000 00			
Saint-Martin et Upham			145,665 00			
Saint-Jean et Maine			†880,000 00		300,000 00	
				3,632,665 00		300,000 00
Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.						
Cie de chemins de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton (prolongement Est)			643,545 00			
Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique			440,000 00			
Springhill et Parrsboro' (Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland)			144,230 00			
Comtés de l'Ouest	50,000 00		679,100 00			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		50,000 00		2,996,549 00		
Total, aide des gouvernements		48,822,501 33		127,334,657 86		300,000 00

* Y compris Québec-Central. † Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain.

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1885.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Deseronto	Baie de Quinté et Compagnie de Navigation			5,000 00	5,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac Huron			966,000 00	966,000 00		
Township de Cambridge	Atlantique du Canada			20,000 00			
Cité d'Ottawa	do			100,000 00	120,000 00		
Renfrew	Canada-Central					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00	322,500 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Peterboro' et Marmora			113,500 00	113,500 00		
Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00			
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00	93,500 00		
do Oxford	Credit-Valley			200,000 00			
do Wellington	do			135,000 00			
do Waterloo	do			110,000 00			
do Peel	do			75,000 00			
do Halton	do			70,000 00			

Cité de Toronto	do			350,000 00			
do Saint-Thomas	do			50,000 00			
Ville de Milton	do			30,000 00			
do Brampton	do			20,000 00			
do Ingersoll	do			10,000 00			
do Orangeville	do			15,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00			
					1,085,000 00		
Comté de Kent	Erié et Huron			155,000 00			
Ville de Chatham	do			30,000 00			
do Dresden	do			18,000 00			
do Blenheim	do			11,000 00			
Village de Wallaceburg	do			11,000 00			
					225,000 00		
Township de Woodhouse	Baie Georgienne et Lac Erié			15,000 00			
Ville de Simcoe	do	do		10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do	do		10,000 00			
do do Nord	do	do		} 40,000 00			
Ville de Woodstock	do	do					
Township de Oxford-Est	do	do		25,000 00			
do Woodstock				25,000 00			
Ville de Woodstock				} 60,000 00			
do Stratford							
Comté de Perth				120,000 00			
Township de Mornington				40,000 00			
do Elma				10,000 00			
Ville de Listowel				15,000 00			
Township de Wallace				10,000 00			
Ville de Palmerston				30,000 00			
Township de Minto				25,000 00			
Ville de Harriston				20,000 00			
Township de Normanby				80,000 00			
do Bentinck				65,000 00			
do Brant				20,000 00			
do Elderslie				45,000 00			
do Arran				45,000 00			
do Amabel				43,000 00			
do Kippel				32,000 00			
do Albermarle				10,000 00			
Ville de Mount-Forest				22,000 00			
Township de Egremont				60,000 00			
do Glenelg				20,000 00			
Ville de Durham				32,000 00			
					929,000 00		
Cité de Belleville	Grande Jonction			150,000 00			
Village de Stirling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
	A reporter			170,000 00	3,859,500 00		42,500 00

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report			170,000 00	3,859,500 00		42,500 00
Township de Seymour	Grande Jonction			35,000 00			
do Percy	do			8,000 00		50,000 00	
do Asphodel	do				213,000 00		50,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00	491,000 00		
Cité d'Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté d'Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township de Innisfil	do do			22,592 00			
do Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
eo Tossoronto	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village d'Alliston	do do			8,000 00			
Cité d'Hamilton	do do					100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00	675,596 00		100,000 00
do Gwillimbury-Est	* Jonction du Lac Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do do			20,000 00			
do Georgina	do do			20,000 00			
do Whitchurch	do do			15,000 00	100,000 00		
do London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
do Osborne	do do			25,000 00			
do Hay	do do			15,000 00			

do Goderich	do do			15,000 00			
do E. Wawanosh	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			
do Turnberry	do do			5,000 00			
do Morris	do do			10,000 00			
do Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do Exeter	do do			10,000 00			
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00			
Cité de London	do do			100,000 00	311,500 00		
Township de Thorah	Midland			50,000 00			
Ville de Port-Hope	do			30,000 00			
Township d'Orillia et Matchedash	do			12,500 00			
Ville d'Orillia	do			12,500 00			
Township de Tay	do			21,370 85			
Village d'Omemee	do			2,000 00			
Township de Mara	do			12,500 00			
Ville de Peterborough	do			4,000 00	144,870 85		
do Napanee	Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00			
Village de Newburgh	do do			7,500 00			
Township de Camden	do do			30,000 00			
do Sheffield	do do			15,000 00	82,500 00		
Cité de Toronto	Northern			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00	241,980 00		390,000 00
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00	
Ville de Prescott	do	100,000 00				30,000 00	
			300,000 00		10,000 00		90,000 00
do Gananoque	Mille-Iles			150,000 00			
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			10,000 00			
Township de Scarboro'	do			30,000 00			
do Markham	do			50,000 00			
do Uxbridge	do			10,000 00			
do Scott	do			50,000 00			
do Brock	do			44,000 00			
do Eldon	do						
	A reporter		300,000 00	344,000 00	6,129,946 85		672,500 00

*Partie de la division de Toronto et Nipissingue.

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report.		300,000 00	344,000 00	6,129,946 85		672,500 00
Township de Bexley	Toronto et Nipissingue			15,000 00			
do Somerville	de			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do			12,500 00			
Ville de Uxbridge	do			2,000 00			
Albion	Toroto, Grey et Bruce			40,000 00	388,500 00		
Caledon	do do			45,000 00			
Mono	do do			45,000 00			
Amaranth	do do			30,000 00			
Arthur	do do			35,000 00			
Orangeville	do do			15,000 00			
Mount-Forest	do do			20,000 00			
Toronto	do do			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do do			300,000 00			
Owen-Sound	do do			5,000 00			
Minto	do do			15,000 00			
Howick	do do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00			
Teeswater	do do			5,000 00			
Culross	do do			38,000 00			
Turnberry	do do			5,000 00			
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00	988,000 00		
Village de Fenelon-Falls	do			25,000 00			
Township de Verulam et Somerville	do			22,000 00			
Comté de Haliburton	do			54,000 00			
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00	186,000 00		
Peel	do do			40,000 00			
Elora	do do			10,000 00			
Maryboro'	do do			40,000 00			

Nichol	do	do		10,000 00		
Wallace	do	do		35,000 00		
Minto	do	do		65,000 00		
Bruce	do	do		278,000 00		
Howick	do	do		20,000 00		
Listowell	do	do		15,000 00		
Grey	do	do		35,000 00		
Elma	do	do		30,000 00		
Morris	do	do		30,000 00		
W. Wawanosh	do	do		18,000 00		
Ashfield	do	do		10,000 00		
Turnbury	do	do		28,000 00		
Kincardine	do	do		8,000 00		
					682,000 00	
Town de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00		
Township de Whitby	do	do		15,000 00		
do Reach	do	do		30,000 00		
do Scugog	do	do		2,000 00		
Comté de Victoria	do	oo		85,000 00		
Village de Port-Perry	do	do		20,000 00		
Cie manufacturière	do	do		94 93		
					222,094 93	
			300,000 00			
					8,596,541 78	672,500 00
QUÉBEC.						
Paroisse de Sainte-Sophie	Great-Northern			4,000 00		
Village de New-Glasgow	do			2,000 00		
					6,000 00	
Comté de Compton	International					225,000 00
						225,000 00
Saint-Pie	Lac Champlain et St-Laurent			20,000 00		
L'Ange-Gardien	do	do		10,000 00		
Saintt-Paul	do	do		6,000 00		
Philipsburg	do	do		15,000 00		
					51,000 00	
Ascot	Vallée de la Massawippi					40,000 00
Hatley	do					25,000 00
						65,000 00
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et Vallée de la R. Noire					25,000 00
Township de Ely	do	do				20,000 00
do Studley-Nord	do	do				20,000 00
do Bolton	do	do				20,000 00
						85,000 00
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00		
Chambly, Bassin de	do	do		10,000 00		
					25,000 00	
Comté de Pontiac	Pontiac et Jonction du Pacifique				100,000 00	
	A reporter,				182,000 00	375,000 00

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
QUÉBEC—*Fin.*	Report				182,000 00		375,000 00
Paroisse de Sherbrooke	Quebec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Garthby	do			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac Saint-Jean					450,000 00	
							450,000 00
do Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					
Saint-Sauveur de Québec	do do	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse de do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village de do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	

Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
de Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do de Roxton-Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
							528,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog					15,000 00	
							15,000 00
			2,434,000 00		310,000 00		1,368,000 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.							
Paroisses de Hillsboro', Hopewell, et Harvey	Albert			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell, et Harvey	do			30,000 00	70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00	80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand-Southern	2,000 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréau	do	500 00	3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lynden	do			11,000 00	23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do St-Stephen	do do			13,000 00	47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick					20,000 00	20,000 00
Paroisse d'Elgin	Petitcodiac et Elgin			13,000 00	13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine					60,000 00	60,000 00
			3,000 00		233,500 00		80,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.							
Township de Yarmouth	Comtés de l'Ouest					100,000 00	100,000 00
Comtés de Yarmouth et Digby	do			150,000 00	150,000 00		
					150,000 00		100,000 00

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par des municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Suscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
MANITOBA.		$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
Ville de Morris				100,000 00			
					370,000 00		
Comté de Westbourne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville de Portage-la-Prairie				50,000 00			
do Minnedosa				30,000 00			
					155,000 00		
					525,000 00		

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer construits et en voie de construction par les gouvernements et les municipalités—30 juin 1885 —*Fin.*

SOMMAIRE.

—	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations	Total.	Grands totaux.	
Gouvernements.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fédéral	45,023,545 33		110,283,505 32				155,307,050 65	
Ontario	26,000 00		5,920,984 52				5,946,984 52	
Québec	3,722,956 00		4,500,954 02				8,223,910 02	
Nouveau-Brunswick			3,632,665 00		300,000 00		3,932,665 00	
Nouvelle-Ecosse	50,000 00		2,996,549 00				3,046,549 00	
		48,822,501 33		127,334,657 86		300,000 00		176,457,159 19
Municipalités.								
Ontario	300,000 00		8,596,541 78		672,500 00		9,569,041 78	
Québec	2,434,000 00		310,000 00		1,368,000 00		4,112,000 00	
Nouveau-Brunswick	3,000 00		233,500 00		80,000 00		316,500 00	
Nouvelle-Ecosse			150,000 00		100,000 00		250,000 00	
Manitoba			525,000 00				525,000 00	
		2,737,000 00		9,815,041 78		2,220,500 00		14,772,541 78
		51,559,501 33		137,149,699 64		2,520,500 00		191,229,700 97

RELEVÉ

DES ÉTATS FOURNIS PAR LES COMPAGNIES AUTORISÉES A FAIRE DES OPERATIONS.

D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE

ET SUR LES RISQUES DE LA

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA

POUR L'ANNÉE 1885.

(Par anticipation au rapport annuel du surintendant des assurances, et SAUF CORRECTION.)

BUREAU DU SURINTENDANT DES ASSURANCES,
OTTAWA, 9 mars 1886.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un relevé des opérations d'assurances contre l'incendie et sur les risques de la navigation intérieure, pour l'année 1885.

Ce relevé est fait d'après les états certifiés fournis par les compagnies, mais doit être considéré comme susceptible d'être corrigé, lorsque j'aurai l'honneur de vous transmettre leurs états au complet, après une visite personnelle à leurs principaux sièges d'affaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

W. FITZGERALD,
Surintendant des assurances.

L'hon. A. W. MCLELAN,
Ministre des finance

RELEVÉ POUR L'ANNÉE 1885.

Assurances contre l'incendie au Canada—Compagnies canadiennes.

—	Argent reçu pour primes.	Nombre de nouvelles polices, y compris les renouvellements.	Chiffre net des risques actuels.	Chiffre net des pertes encourues durant l'année.	Chiffre net des pertes payées.	Réclamations non réglées.	
						Non contestées.	Contestées.
	$	$	$	$	$	$	$
British America	197,317	19,413,331	18,910,475	120 993	105,210	24,230	Aucune.
Des Citoyens	264,298	24,409,209	22,379,289	168,169	157,087	20,071	4,000
London Mutual, contre l'incendie	124,324	16.488,032	43,104,988	71,287	78,556	3,843	4,203
Québec	77,029	6,169,770	7,751,430	35,726	39,360	3,266	Aucune.
Royale Canadienne	282,255	27,702,054	22,180,581	174,590	175,296	12,746	Aucune.
De l'Ouest	330,904	32,023,378	39,228,394	147,111	138,891	28,929	2,800
Total pour 1885	1,276,127	126,205,774	153,555,157	717,866	694,400	93,085	11,003
Total pour 1884	1,140,428	118,747,547	147,968,945	744,711	762,737	77,065	6,303

COMPAGNIES BRITANNIQUES.

Caledonian	88,281	7,980,371	9,249,259	49,560	48,046	3,683	2,323
City of London	171,888	13,562,146	16,812,081	80,557	86,607	2,101	2,800
Commercial Union	304,442	25,276,758	27,878,153	195,654	186,827	18,356	6,547
Fire Insurance Association	126,497	12,467,551	14,200,507	88,717	88,437	10,213	1,624
Glasgow and London	161,630	15,600,268	14,901,320	96,014	104,043	2,371	Aucune.
Guardian	150,320	13,791,565	12,694,380	81,369	79,163	3,000	3,321
Imperial	185,177	17,473,895	19,123,050	91,933	80,292	2,571	13,346
Lancashire	208,454	19,694,092	22,573,110	123,009	115,642	21,941	5,000
Liverpool and London and Globe	207,212	23,095,956	32,994,197	110,921	110,677	1,636	1,190
London and Lancashire	89,974	9,726,741	10,593,812	60,683	64,993	201	1,000
London Assurance	60,932	8,415,264	7,980,032	48.924	46,119	Aucune.	2,805
National of Ireland	54,082	6,179,223	5,374,606	37,718	38,094	3,715	2,285
North British	301,557	36,843,755	41,178,675	147,632	155,895	7,237	8,184
Northern	181,260	15,624,008	17,996,138	100,516	105,279	3,691	1,923
Norwich Union	90,185	9,572,014	9,143,660	51,102	48,695	4,300	2,500
Phœnix de Londres	208,022	20,424,018	24,715,136	99,192	91,904	11,064	7,000

Queen	222,647	20,761,146	22,227,312	123,346	129,232	2,227	3,000
Royal	498,738	52,193,924	106,598,684	300,055	295,008	19,380	7,067
Scottish Union and National	60,507	7,941,852	7,160,325	21,549	20,222	3,439	Aucune.
Total pour 1885	3,371,825	336,624,547	423,394,437	1,908,451	1,895,175	121,126	71,915
Total pour 1884	3,472,119	354,458,616	413,441,198	2,232,145	2,290,588	135,246	51,153

COMPAGNIES AMÉRICAINES.

Ætna Fire	107,688	10,762,522	6,975,275	64,862	54,276	11,709	Aucune.
Agricultural, de Watertown	70,393	7,555,495	22,557,538	42,883	38,663	4,493	1,850
Hartford	131,177	11,356,931	11,910,922	75,570	68,868	11,420	Aucune.
Phenix, de Brooklyn	58,922	7,948,168	5,386,340	28,218	25,116	4,467	Aucune.
Total pour 1885	368,180	37,623,116	46,830,075	211,533	186,923	32,089	1,850
Total pour 1884	367,581	40,777,215	44,097,646	184,406	191,998	13,920	Aucune.

RÉCAPITULATION.

6 Compagnies canadiennes	1,276,127	126,205,774	153,555,157	717,866	694,400	93,085	11,003
19 Compagnies britanniques	3,371,825	336,624,547	423,394,437	1,908,451	1,895,175	121,126	71,915
4 Compagnies américaines	368,180	37,623,116	46,830,075	211,533	186,923	32,039	1,850
Grand total pour 1885	5,016,132	500,453,437	623,779,669	2,837,850	2,778,498	246,300	84,768
Grand total pour 1884	4,980,128	513,983,378	605,507,789	3,161,262	3,245,323	226,230	57,456

Assurances sur les risques de la navigation intérieure au Canada, en 1885.

—	Chiffre net des primes reçues.	Chiffre brut des nouvelles polices et des renouvellements.	Chiffre net des risques actuels.	Chiffre net des pertes réglées.	Réclamations non réglées.		Chiffre net des pertes subies durant l'année.
					Non contestées.	Contestées.	
Compagnies canadiennes.	$	$	$	$	$	$	$
British America	15,012	3,257,724	Aucun.	5,423	Aucune.	Aucune.	5,423
Royale Canadienne	14,769	2,779,821	Aucun.	6,990	600	Aucune.	6,694
De l'Ouest	19,255	4,554,348	28,876	16,085	Aucune.	3,300	13,382
	49,036	10,591,893	28,876	28,498	600	3,300	25,499
Compagnies anglaises.							
Commercial Union	9,999	2,737,164	Aucun.	7,206	Aucune.	Aucune.	7,206
Compagnies américaines.							
Ætna	946	226,397	Aucun.	Aucun.	Aucune.	Aucune.	Aucun.
Phenix, de Brooklyn	1,450	1,377,730	12,072	912	Aucune.	Aucune.	460
	2,396	1,604,127	12,072	912	Aucune.	Aucune.	460

RÉCAPITULATION.

Compagnies canadiennes	49,036	10,591,893	28,876	28,498	600	3,300	25,499
Compagnies anglaises	9,999	2,737,164	Aucun.	7,206	Aucune.	Aucune.	7,206
Compagnies américaines	2,396	1,604,127	12,072	912	Aucune.	Aucune.	460
Total	61,431	14,933,184	40,948	36,616	600	3,300	33,165

RELEVÉ des opérations d'assurances contre l'incendie et les risques de la navigation maritime faites par les compagnies canadiennes faisant affaires en dehors du pays, et opérations d'assurances sur les risques de la navigation intérieure et de la navigation maritime, faites par des compagnies poursuivant l'un et l'autre de ces genres d'affaires, en 1885.

COMPAGNIE D'ASSURANCES BRITISH AMERICA, TORONTO.

Genre d'assurances.	Chiffre net des primes reçues en argent.	Chiffre brut des nouvelles polices et des renouvellements.	Chiffre net des risques actuels.	Chiffre net des pertes réglées	Réclamations non réglées.		Chiffre net des pertes subies durant l'année.	Observations.
					Non contestées.	Contestées.		
	$	$	$	$	$	$	$	
Contre l'incendie	755,084	68,905,778	71,141,421	488,807	77,208	13,018	495,120	Dans tous les pays, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure	55,966	10,003,923	342,842	19,072	1,302	Aucune.	20,374	
Sur la navigation maritime	38,264	1,163,339	320,600	33,913	690	Aucune.	32,067	
	849,314	80,073,040	71,804,863	541,792	79,200	13,018	547,561	

COMPAGNIE D'ASSURANCE ROYALE CANADIENNE, MONTRÉAL.

Contre l'incendie	282,255	27,702,054	22,180,581	175,296	12,746	Aucune.	174,590	Au Canada, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure	14,769	2,779,821	Aucune.	6,990	600	Aucune.	6,694	
Sur la navigation maritime	133,630	6,190,370	929,076	104,455	7,577	667	94,009	
	430,654	36,672,245	23,109,657	286,741	20,923	667	275,293	

COMPAGNIE D'ASSURANCE DE L'OUEST, TORONTO.

Contre l'incendie	1,086,982	99,728,402	102,130,850	708,281	74,572	8,100	701,763	Dans tous les pays, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure	127,652	23,318,818	1,149,924	76,600	14,493	3,300	72,708	
Sur la navigation maritime	126,144	7,613,270	512,382	95,917	1,723	Aucune.	79,324	
	1,340,778	130,660,490	103,793,156	880,828	90,788	11,400	853,795	

COMPAGNIE D'ASSURANCE "PHENIX," DE BROOKLYN, E.-U.

Assurances contre l'incendie....	58,922	7,948,168	5,386,310	25,116	4,467	Aucune.	28,218	Au Canada, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure.....	1,450	1,377,730	12,072	912	Aucune.	Aucune.	460	
do maritime.....	26,106	2,682,524	Aucun.	21,857	Aucune.	Aucune.	21,857	
	86,478	12,008,422	5,398,412	47,885	4,467	Aucune.	50,535	

COMPAGNIE D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE "ÆTNA."

Assurances contre l'incendie....	107,688	10,762,522	6,975,275	54,276	11,709	Aucune.	64,862	Au Canada, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure.....	946	226,397	Aucun.	Aucun.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	
	108,634	10,988,919	6,975,275	54,276	11,709	Aucune.	64,862	

COMPAGNIE D'ASSURANCE "COMMERCIAL UNION."

Assurances contre l'incendie....	304,442	25,276,758	27,878,153	186,827	18,356	6,547	195,654	Au Canada, 31 déc. 1885.
Sur la navigation intérieure.....	9,999	2,737,164	Aucun.	7,206	Aucune.	Aucune.	7,206	
do maritime.....	21,053	3,853,102	67,592	10,493	Aucune.	Aucune.	10,493	
	335,494	31,867,024	27,945,745	204,526	18,356	6,547	213,353	

CIE D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE, DE QUÉBEC.

Assurances contre l'incendie....	78,241	6,272,520	7,838,432	39,360	3,266	Aucune.	35,726	Dans tous les pays, 31 déc. 1885.

TABLEAU I.—Indiquant le TOTAL DE L'ACTIF, et sa nature, des compagnies canadiennes

COMPAGNIES

Compagnies.	Commencement des opérations.	Biens-fonds.	Emprunts sur biens-fonds.	Bons, effets et débentures.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
British America	1833	90,000 00	1,350 00	859,903 15
Des Citoyens	1er janvier 1865	88,063 35	Aucun.	100,650 00
London Mutual contre l'incend.	1859	Aucun.	1,041 55	34,747 80
Québec	1818	32,000 00	Aucun.	79,900 00
Royale Canadienne	13 août 1873	Aucun.	28,000 00	392,585 49
De l'Ouest	Août, 1851	70,000 00	7,450 00	630,271 36

faisant des opérations d'assurances contre l'incendie et sur la navigation intérieure.

CANADIENNES—ACTIF—1885.

Prêts sur garanties collatérales.	Soldes des agences et effets à recevoir.	Argent en caisse et en banque, ou déposé au gouvsrnement.	Intérêt dû et acquis.	Actif supplémentaire.	Total de l'actif.	Nature des assurances.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Aucun.	76,037 96	88,389 26	1,077 92	16,855 40	1,133,613 69	Cont. l'inc. et sur la nav. intér. et marit.
Aucun.	27,423 24	17,141 95	3,358 79	31,984 13	268,621 46	Contre l'incendie et accidents.
Aucun.	*300,445 52	63,963 09	163 50	763 66	401,125 12	Contre l'incendie.
Aucun.	2,640 13	57,539 50	891 77	805 18	173,776 58	do do
19,138 07	45,188 16	201,475 66	Aucun.	21,940 70	708,328 08	Cont. l'inc. et sur la nav. intér. et marit.
Aucun.	163,228 84	273,809 18	2,263 21	54,399 60	1,201,422 19	do do

* Y compris les billets de prime, $288,842.73.

TABLEAU II.—Indiquant l'actif au Canada des compagnies britanniques et américaines

COMPAGNIES BRITANNIQUES—

Compagnies.	Commencement des opérations au Canada.	Biens-fonds.	Prêts sur biens-fonds.	Effets, bons et débentures.
		$ cts.	$ cts	$ cts.
Caledonian	Février 1883	Aucun.	Aucun.	91,529 82
City of London	1er septembre 1881	Aucun.	Aucun.	102,200 00
Commercial Union	11 septembre 1863.	Aucun.	Aucun.	176,044 36
Fire Insurance Association	Décembre 1880	Aucun.	Aucun.	100,000 00
Glasgow and London	1er janvier 1884.	Aucun.	Aucun.	119,466 64
Guardian	1er mai 1869	Aucun.	Aucun.	102,565 00
Imperial	1864	Aucun.	Aucun.	103,260 93
Lancashire	Juillet 1864	Aucun.	3,000 00	50,369 99
Liverpool and London and Globe	4 juin 1851	96,846 45	415,050 00	161,261 67
London and Lancashire	1er avril 1880	Aucun.	Aucun.	101,859 33
London Assurance	1er mars 1862	Aucun.	Aucun.	178,690 00
National of Ireland	2 avril 1883	Aucun.	Aucun.	100,161 00
North British	1862	73,240 00	77,000 00	498,393 07
Northern	1867	Aucun.	Aucun.	100,253 33
Norwich Union	1er avril 1880	Aucun.	Aucun.	109,000 00
Phœnix, de Londres	1804	Aucun.	Aucun.	140,192 26
Queen	5 juillet 1859	2,060 00	Aucun.	185,398 00
Royal	1851	120,000 00	Aucun.	689,533 34
Scottish Union and National	Février 1882	Aucun.	Aucun.	122,673 00

COMPAGNIES

Ætna, contre l'incendie	1821	Aucun.	Aucun.	114,352 50
Agricultural of Watertown	Octobre 1878	Aucun.	Aucun.	123,250 00
Hartford	1836	Aucun.	Aucun.	107,733 00
Phenix, de Brooklyn	1er mai 1874	Aucun.	Aucun.	123,000 00

faisant des opérations d'assurances contre l'incendie et sur la navigation intérieure.

ACTIF AU CANADA—1885.

Prêts sur garantie collatérale.	Soldes des agents et effets à recevoir.	Argent en caisse et en banques, ou déposé au gouvernement.	Intérêt dû et acquis.	Actif supplémentaire.	Total de l'actif au Canada.	Nature des assurances
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Aucun.	4,348 14	25,636 58	Aucun.	3,500 00	125,014 54	Contre l'incendie.
Aucun.	7,021 91	7,349 61	Aucun.	5,311 29	121,882 81	do
Aucun.	14,515 36	7,618 83	Aucun.	3,512 50	201,691 05	Contre l'inc. et sur la nav. int. et mar.
Aucun.	9,964 87	5,526 01	Aucun.	2,500 00	117,990 88	Contre l'incendie.
Aucun.	26,249 83	26,418 00	Aucun.	4,952 13	177,086 60	do
Aucun.	6,056 03	1,273 43	Aucun.	Aucun.	109,894 46	do
Aucun.	Aucun.	23,819 75	Aucun.	Aucun.	127,080 68	do
Aucun.	18,085 10	105,439 84	1,082 32	750 00	178,727 25	do
1,842 45	4,002 38	50,641 00	7,075 52	2,500 00	739,219 47	Contre l'incendie et sur la vie.
Aucun.	2,065 18	6,425 19	Aucun.	800 00	111,149 70	Contre l'incendie.
Aucun.	Aucun.	None.	Aucun.	Aucun.	178,690 00	Contre l'incendie et sur la vie.
Aucun.	4,627 00	891 57	Aucun.	5,000 00	110,679 57	Contre l'incendie.
146,000 00	30,592 60	30,710 65	6,618 83	2,500 00	865,055 15	Contre l'incendie et sur la vie.
Aucun.	4,557 51	7,935 68	Aucun.	3,500 00	116,246 52	Contre l'incendie.
Aucun.	4,710 47	37,392 94	Aucun.	Aucun.	151,103 41	do
Aucun.	Aucun.	13,471 20	1,242 43	Aucun.	154,905 89	do
5,279 56	6,948 78	11,950 65	234 84	4,150 00	216,021 83	Contre l'incendie et sur la vie.
22,238 37	33,109 87	6,533 95	Aucun.	7,363 92	878,779 45	do
Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.	Aucun.	122,673 00	Contre l'incendie.

AMÉRICAINES.

Aucun.	10,216 58	13,386 00	Aucun.	Aucun.	137,955 08	Contre l'in. et sur la nav. int. et mar.
Aucun.	14,887 84	Aucun.	Aucun.	Aucun.	138,137 84	Contre l'incendie.
Aucun.	4,100 77	Aucun.	Aucun.	Aucun.	111,833 77	do
Aucun.	12,231 47	Aucun.	Aucun.	Aucun.	135,231 47	Contre l'inc. et sur la nav. int. et mar.

TABLEAU III—Indiquant le total du passif des compagnies canadiennes faisant des opérations d'assurances contre l'incendie et sur la navigation intérieure.

COMPAGNIES CANADIENNES—PASSIF, 1885.

Compagnies.	Pestes non-réglées (I. et N. I. et M.)	Réserve des primes non-réalisées. (I. et N. I. et M.) et passif d'autres départements.	Divers.	Total des obligations, non compris le capital.	*e* Excédant de l'actif sur le passif, à l'exclusion du capital. — *d* Diminution.	Capital social versé.	Surplus. (s'il y en a) de l'actif sur le passif et le capital social.	Nature des opérations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	
British America	92,217 29	511,062 86	24,932 89	628,213 04	*e* 505,400 65	500,000 00	5,400 65	Contre l'inc. et sur la nav. intér. et marit.
Des Citoyens.....	24,471 33	148,351 14	46,578 42	219,400 89	*e* 49,220 57	77,014 00	....	Contre l'inc. et les accid.
London Mutual, c. l'inc...	8,145 44	291,162 74	Aucun.	299,308 18	*e* 101,816 94	Aucun.	101,816 94	do
Québec.....	3,266 34	56,940 00	827 75	61,034 09	*e* 112,742 49	99,040 00	13,702 49	do
Royale Canadienne.....	21,589 67	199,780 63	Aucun.	221,370 30	*e* 486,957 78	400,000 00	86,957 78	do et sur la nav. int. et mar.
De l'Ouest.....	102,187 28	690,931 65	661 73	793,780 66	*e* 407,641 53	400,000 00	7,641 53	do do

TABLEAU IV.—Indiquant le passif au Canada des compagnies britanniques et américaines faisant des opérations d'assurances contre l'incendie et sur les risques de la navigation intérieure au Canada, pour l'année 1885.

COMPAGNIES BRITANNIQUES—PASSIF AU CANADA.

—	Pertes non réglées (incendie, navigation intérieure et maritime).	Réserve des primes non acquises (incendie, navigation intérieure et maritime).	Passif dans le département de la vie.	Divers.	Total du passif au Canada.	*e* Excédant de l'actif sur le passif. — *d* Diminution.	Nature des opérations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Caledonian	6,005 97	55,354 83	.....	6,088 69	67,449 49	*e* 57,565 05	Contre l'incendie.
City of London	4,900 50	126,516 02	.....	489 90	131,906 42	*d* 10,023 61	do
Commercial Union	24,903 51	181,763 41	.....	Aucun.	206,666 92	*d* 4,975 87	C. l'inc., nav. int. et mar.
Fire Insurance Association	11,836 74	95,994 46	.....	Aucun.	107,831 20	*e* 10,159 68	do
Glasgow and London	2,371 00	89,693 00	.....	8,017 06	100,081 06	*e* 77,005 54	do
Guardian	6,321 29	88,847 79	.....	Aucun.	95,169 08	*e* 14,725 38	do
Imperial	15,916 52	110,761 42	.....	Aucun.	126,677 94	*e* 402 74	do
Lancashire	26,941 33	134,386 04	.....	150 00	161,477 37	*e* 17,249 88	do
Liverpool and London and Globe	2,826 14	167,936 78	65,406 02	1,200 00	237,368 94	*e* 501,850 53	Contre l'inc. et sur la vie.
London and Lancashire	1,200 93	55,207 74	.....	Aucun	56,408 67	*e* 54,741 03	Contre l'incendie.
London Assurance	2,805 00	41,732 49	5,873 79	Aucun.	50,411 28	*e* 128,278 72	Contre l'inc. et sur la vie.
National, d'Irlande	6,000 00	28,168 39	.....	Aucun.	34,168 39	*e* 76,511 18	Contre l'incendie.
North British	15,420 64	175,380 86	275,000 00	.....	465,801 50	*e* 399,253 65	Contre l'inc. et sur la vie.
Northern	5,614 74	106,677 61	.....	5,317 26	117,609 61	*d* 1,363 09	Contre l'incendie.
Norwich Union	6,800 00	50,427 94	.....	Aucun.	57,227 94	*e* 93,875 47	do
Phœnix, de Londres	18,063 72	140,776 34	.....	Aucun.	158,840 06	*d* 3,934 17	do
Queen	5,226 90	133,940 29	90,000 00	284 81	229,452 00	*d* 13,430 17	Contre l'inc. et sur la vie.
Royal	26,447 07	478,380 31	294,857 00	Aucun.	799,684 38	*e* 79,095 07	do
Scottish Union and National	3,439 27	31,999 45	.....	Aucun.	35,438 72	*e* 87,231 28	Contre l'incendie.

COMPAGNIES AMÉRICAINES.

Ætna, contre l'incendie	11,709 11	37,165 25	.....	Aucun.	48,874 36	*e* 89,080 72	C. l'inc. et navig. intér.
Agricultural, de Watertown	6,343 25	108,956 23	.....	Aucun.	115,299 48	*e* 22,838 36	Contre l'incendie.
Hartford	11,419 70	77,392 89	.....	Aucun.	88,812 59	*e* 23,021 18	do
Phenix, de Brooklyn	4,467 47	31,148 18	.....	Aucun.	35,615 65	*e* 99,615 82	C. l'inc. et navig. intér.

TABLEAU V.—Indiquant le REVENU et les EMPLOIS d'argent, des compagnies navigation intérieure ; le revenu et les emplois d'argent, au Canada,

COMPAGNIES CANADIENNES—REVENU

REVENU (EN ARGENT.)

Compagnies.	Argent reçu pour primes.	Intérêt et dividendes sur effets, etc.	Divers.	Total du revenu en argent.	Versements sur le capital social, non compris dans le revenu.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
British America	849,314 14	33,653 89	7,108 75	890,076 78	Aucun.
Des Citoyens	264,297 74	5,734 92	9,021 84	279,054 50	1,087 50
London Mutual, contre l'inc.	124,324 13	3,632 79	1,895 70	129,852 62	Aucun.
Québec	78,240 72	5,113 57	2,067 45	85,421 74	Aucun.
Royale Canadienne	430,654 29	23,028 38	8 25	453,690 92	29,217 00
De l'Ouest	1,340,778 09	36,371 81	Aucun.	1,377,149 90	Aucun.

COMPAGNIES

Caledonian	88,280 50	4,430 11	Aucun.	92,710 61	.....
City of London	171,887 78	4,200 00	Aucun.	176,087 78	.....
Commercial Union	335,494 03	7,073 09	Aucun.	342,567 12	.....
Fire Insurance Association	126,496 95	4,216 92	Aucun.	130,713 87	.....
Glasgow and London	161,629 56	4,213 68	Aucun.	165,843 24	.....
Guardian	150,319 58	4,498 70	Aucun.	154,818 28	.....
Imperial	185,177 23	4,107 20	Aucun.	189,284 43	.....
Lancashire	208,453 76	8,918 54	6 53	217,378 83	.....
Liverpool & London & Globe	207,211 83	36,252 56	5,060 00	248,524 39	.....
London and Lancashire	89,973 61	4,049 42	Aucun.	94,023 03	.....
London Assurance	60,931 76	6,680 00	Aucun.	67,611 76	.....
National, d'Irlande	54,081 64	4,006 44	Aucun.	58,088 08	.....
North British	301,557 22	34,868 72	4,985 00	341,410 94	.....
Northern	181,260 46	425 83	Aucun.	181,686 29	.....
Norwich Union	90,185 24	5,253 82	Aucun.	95,439 06	.....
Phœnix, de Londres	208,021 84	6,020 01	Aucun.	214,041 85	.....
Queen	222,646 91	2,690 43	Aucun.	225,337 34	.....
Royal	498,738 45	23,903 09	6,767 77	529,409 31	.....
Scottish Union and National	60,507 26	6,167 20	Aucun.	66,674 46	.....

COMPAGNIES

Ætna, contre l'incendie	108,634 07	4,555 00	Aucun.	113,189 07	.....
Agricultural, de Watertown	70,393 44	Aucun.	Aucun.	70,393 44	.....
Hartford	131,176 67	1,995 00	Aucun.	133,171 67	.....
Phenix, de Brooklyn	86,478 52	Aucun.	Aucun.	86,478 52	.....

canadiennes faisant au Canada des opérations d'assurances contre l'incendie ou sur la des compagnies britanniques et américaines faisant les mêmes opérations.

ET EMPLOIS D'ARGENT, 1885.

EMPLOIS D'ARGENT.

Payé pour pertes.	Dépenses générales.	Dividendes ou bonis aux actionnaires	Total des emplois d'argent.	e Excédant des primes sur les pertes payées. — d Diminution.	e Excédant du revenu sur les emplois d'argent. — d Diminution.	Nature des opérations.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	
541,792 54	260,414 35	34,811 00	837,017 89	e 307,521 60	e 53,058 89	Navigation intérieure et marit.
157,087 24	84,193 92	6,097 73	247,378 89	e 107,210 50	e 31,675 61	Contre l'incend.
78,556 18	40,019 62	.....	118,575 80	e 45,767 95	e 11,276 82	do
39,360 04	18,538 38	9.752 00	67,650 42	e 38,880 68	e 17,771 32	do
286,741 46	108,210 41	17,236 00	412,187 87	e 143,912 83	e 41,503 05	Cont. l'inc, nv. intér. et marit.
880,828 21	408,079 33	32,000 00	1,320,907 54	e 459,949 88	e 56,242 36	do do

BRITANNIQUES.

48,045 99	19,513 32	.....	67,559 31	e 40,234 51	e 25,151 30	Contre l'incend.
86,606 82	41,545 39	.....	128,152 21	e 85,280 96	e 47,935 57	do
204,526 06	68,390 95	.....	272,917 01	e 130,967 97	e 69,650 11	Cont. l'inc. ; nv. intér. et marit.
88,436 89	33,525 30	.....	121,962 19	e 38.060 06	e 8,751 68	Contre l'incend.
104,042 51	45,016 39	.....	149,058 90	e 57,587 05	e 16,784 34	do
79,162 71	36,467 65	.....	115,630 36	e 71,156 87	e 39,187 92	do
80,291 66	45,258 49	.....	125,550 15	e 104,885 57	e 63,734 28	do
115,642 06	46,977 15	.....	162,619 21	e 92,811 70	e 54,759 62	do
110,677 41	47,962 30	.....	158,639 71	e 96,534 42	e 89,884 68	C. l'inc.et s.la v.
64,992 50	22,085 97	.....	87,078 47	e 24,981 11	e 6,944 56	Contre l'incend.
46,118 56	16,242 93	.....	62,361 49	e 14,813 20	e 5,250 27	C. l'inc.et s la v.
38,094 47	16,528 97	.....	54,623 44	e 15,987 17	e 3,464 64	Contre l'incend.
155,894 73	78,150 38	.....	234,045 11	e 145,662 49	e 107,365 83	C. l'inc et s.la v.
105,279 15	37,133 04	.....	142,412 19	e 75,981 31	e 39,274 10	Contre l'incend.
48,695 15	23,281 68	.....	71,976 83	e 41,490 09	e 23,462 23	do
91,903 88	51,292 78	.....	143,196 66	e 116,117 96	e 70,845 19	do
129,231 96	47,764 10	.....	176,996 06	e 93,414 95	e 48,341 28	C. l'inc.et s.la v.
295,008 01	123,558 16	.....	418,566 17	e 203,730 44	e 110,843 14	do
20,221 80	11,865 08	.....	32,086 88	e 40,285 46	e 34,587 58	Contre l'incend.

AMÉRICAINES.

54,275 91	19,884 13	.....	74,160 04	e 54,358 16	e 39,029 03	Cont. l'inc. ; nv. intér. et marit.
38,662 86	25,900 11	.....	64,562 97	e 31,730 58	e 5,830 47	Contre l'incend.
68,868 49	22,126 45	.....	90,994 94	e 62,308 18	e 42,176 73	do
47,886 01	18,294 96	.....	66,180 97	e 38,592 51	e 20,297 55	Cont. l'inc. ; nv. intér. et marit.

RELEVÉ de la compagnie d'assurances des Citoyens du Canada—Département de l'incendie et des accidents, pour l'année expirée le 31 décembre 1885.

	REVENU, EN ARGENT.					EMPLOIS D'ARGENT.					
Nature des assurances.	Argent reçu pour primes.	Intérêt et dividendes sur effets, etc.	Divers.	Revenu total en argent.	Reçu à compte du capital social, non compris dans le revenu.	Pertes payées.	Dépenses générales.	Dividendes ou bonis aux actionnaires	Total des emplois d'argent.	e Excédant des primes sur les pertes. / d Diminution.	e Excédant des recettes sur les dépenses. / d Diminution.
	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cont. l'inc..	264,297 74	5,734 92	9,021 84	279,054 50	1,087 50	157,087 24	84,193 92	6,097 73	247,378 89	e 107,210 50	e 31,675 61
Accidents....	20,821 49	Aucun.	137 64	20,959 13	.....	5,772 68	11,290 91	.....	17,063 59	e 15,048 81	e 3,895 54
	285,119 23	5,734 92	9,159 48	300,013 63	1,087 50	162,859 92	95,484 83	6,097 73	264,442 48	e 122,259 31	e 35,571 15

RELEVÉ

DES

ASSURANCES SUR LA VIE AU CANADA

POUR 1885.

RELEVÉ

DES

ASSURANCES CONTRE LES ACCIDENTS ET DE GARANTIE

POUR 1885.

(*SAUF CORRECTION.*)

‡ RELEVÉ DES ASSURANCES SUR LA VIE AU CANADA, POUR L'ANNÉE 1885.

—	† Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices.	Chiffre des nouvelles polices.	Nombre des polices en vigueur à la date du rapport.	† Chiffre net des polices en vigueur à la date du rapport.	Nombre de polices échues.	† Chiffre net des polices échues.	† Réclamations payées.	Réclamations non réglées. Non contestées.	Réclamations non réglées. Contestées.	Date du rapport.
Compagnies canadiennes.	$		$		$		$	$		$	
Canada	959,343	1,891	3,953,950	18,483	34,351,765	167	314,100	266,655	94,036	Aucune.	30 avril 1885.
Citoyens	53,158	350	541,850	1,237	1,792,693	22	37,712	27,653	7,500	Aucune.	31 déc. 1885.
Confédération	375,315	1,183	1,970,335	8,436	12,871,312	55	83,625	84,816	10,449	Aucune.	31 déc. 1885.
Dominion Safety Fund	32,190	437	437,000	2,217	2,217,000	31	31,000	31,000	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Fédéral	44,468	867	2,309,500	1,062	2,574,454	7	19,000	18,704	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Life Association of Canada	19,943	7	8,000	311	373,650	15	17,429	26,450	6,298	Aucune.	31 déc. 1885.
London Life	27,989	349	403,700	1,192	1,154,527	10	4,283	4,280	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
North American. générales	139,022	883	1,937,000	2,272	4,194,235	16	35,489	32,489	3,000	Aucune.	31 déc. 1885.
North American. industrie's		Aucune.	Aucune.	360	60,567	7	1,451	1,451	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Ontario Mutual	237,665	1,212	1,673,950	6,381	8,143,362	51	84,086	77,836	11,250	Aucune.	31 déc. 1885.
Soleil	202,893	1,203	1,706,910	4,642	6,857,566	30	60,569	63,693	2,238	Aucune.	31 déc. 1885.
Totaux pour 1885	2,091,986	8,382	14,942,695	46,593	74,591,131	411	688,744	635,027	.....	.....	
Totaux pour 1884	1,869,100	7,526	12,926,265	42,002	66,519,958	312	461,470	464,293	.....	.....	
Augment., *a*—Diminut., *d*.	*a* 222,886	*a* 856	*a* 2,016,430	*a* 4,591	*a* 8,071,173	*a* 99	*a* 227,274	*a* 170,734	.....	.....	
Compagnies britanniques.											
British Empire	99,110	663	1,563,550	1,345	2,896,390	5	33,000	33,000	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Briton Life	2,445	Aucune.	Aucune.	49	87,039	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
*Briton Medical	21,464	Aucune.	Aucune.	326	705,159	13	33,672	13,457	20,274	Aucune	31 déc. 1885.
Commercial Union	20,725	19	35,193	300	701,527	4	9,531	6,062	6,520	Aucune.	31 déc. 1885.
*Edinburgh	14,996	Aucune.	Aucune.	182	459,045	4	9,003	4,867	6,570	Aucune.	31 mars 1885.
*Life Association of Scotland.	69,064	Aucune.	Aucune.	1,379	2,554,430	31	82,600	78,666	55,723	Aucune.	5 avril 1885.
Liverpool and London and Globe	10,560	9	21,827	188	264,798	5	4,120	3,448	2,999	Aucune.	31 déc. 1885.
London and Lancashire	143,244	564	1,152,500	2,742	4,533,583	19	31,816	31,955	3,881	Aucune.	31 déc. 1885.
London Assurance	849	Aucune.	Aucune.	7	27,121	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
North British	22,514	13	33,021	313	841,340	13	48,281	19,690	30,020	Aucune.	30 nov. 1885.
Queen	9,014	2	6,000	194	337,278	11	32,532	28,281	5,062	Aucune.	31 déc. 1885.
*Reliance	12,845	Aucune.	Aucune.	281	366,939	5	8,000	8,150	1,981	Aucune.	31 jan. 1886.
Royal	22,224	6	13,000	315	906,910	5	15,368	15,368	1,883	Aucune.	31 déc. 1885.
*Scottish Amicable	8,881	Aucune.	Aucune.	167	409,784	7	38,330	37,843	487	Aucune.	31 déc. 1885.

*Scottish Provident	4,794	Aucune.	Aucune.	90	209,245	1	1,438	1,438	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
*Scottish Provincial	22,827	Aucune.	Aucune,	462	855,910	15	26,684	21,049	7,213	Aucune.	31 déc. 1886.
Standard	297,262	593	1,181,880	4,432	9,088,571	45	137,239	155,696	25,295	Aucune.	31 jan. 1885.
Star	21,162	22	63,024	298	675,778	12	21,320	21,320	Aucune.	Aucune.	15 nov. 1885.
Totaux pour 1885	803,980	1,891	4,069,995	13,070	25,920,847	195	532,934	479,483	.....	.....	
Totaux pour 1884	744,227	1,702	3,167,910	12,330	24,317,172	176	425,235	416,790	.....	.....	
Augmentation, *a*—Diminution, *d*.	*a* 59,753	*a* 189	*a* 902,085	*a* 740	*a* 1,603,675	*a* 19	*a* 107,699	*a* 62,693	.....	.....	
Compagnies américaines.											
Ætna	632,445	1,177	2,056,764	12,107	15,851,635	218	301,783	292,069	43,511	Aucune.	31 déc. 1885.
*Connecticut	90,020	Aucune.	Aucune.	1,667	3,190,537	44	85,904	85,904	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Equitable	380,226	998	2,092,784	4,464	10,918,279	50	113,395	106,895	8,000	Aucune.	31 déc. 1885.
Métropolitaine { générales	8,378	1	118	164	289,800	3	8,000	23,000	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Métropolitaine { industrielles		1,470	166,605	1,368	150,732	7	760	760	Aucune	Aucune.	31 déc. 1885.
Mutual Life	25,828	299	552,390	422	1,092,669	6	30,679	30,679	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
*National	6,914	Aucune.	Aucune.	317	320,988	2	1,852	2,000	1,352	Aucune.	31 déc. 1885.
New York	239,822	848	2,081,085	2,521	6,621,910	38	93,911	103,033	5,000	Aucune.	31 déc. 1885.
*North Western	21,501	Aucune.	Aucune.	526	714,887	6	9,068	9,068	1,000	Aucune	31 déc. 1885.
*Phœnix de Hartford	48,261	Aucune.	Aucune.	1,467	1,704,249	44	59,521	70,663	3,500	Aucune.	31 déc. 1885.
Travelers'	139,361	328	571,750	2,815	4,037,540	37	59,800	65,817	2,560	Aucune.	31 déc. 1885.
Union Mutual	117,770	490	734,650	2,720	4,171,584	40	56,528	48,970	6,122	Aucune.	31 déc. 1885.
Etats-Unis	12,486	36	76,500	204	375,925	2	2,680	2,573	Aucune.	Aucune.	31 déc. 1885.
Totaux pour 1885	1,723,012	5,647	8,332,646	30 762	49,440,735	497	824,181	841,431	.....	.....	
Totaux pour 1884	1,518,991	3,459	7,323,737	27,138	44,616,596	406	639,766	637,008	.....	.....	
Augmentation, *a*—Diminution, *d*.	*a* 204,021	*a* 2,188	*a* 1,008,909	*a* 3,624	*a* 4,824,139	*a* 91	*a* 184,415	*a* 204,423	.....	.....	

RÉCAPITULATION.

10 Compagnies canadiennes	2,091,986	8,382	14,942,695	46,593	74,591,131	411	688,744	635,027	.....	.....	
18 Compagnies britanniques	803,980	1,891	4,069,995	13,070	25,920,847	195	532,934	479,483	.....	.....	
11 Compagnies américaines	1,723,012	5,647	8,332,646	30,762	49,440,735	497	824,181	841,431	.....	.....	
Grands totaux pour 1885.	4,618,978	15,920	27,345,336	90,425	149,952,713	1,103	2,045,859	1,955,941	.....	.....	
Grands totaux pour 1884.	4,132,318	12,687	23,417,912	81,470	135,453,726	894	1,526,471	1,518,091	.....	.....	
Augmentation, *a*—Diminution, *d*	*a* 486,660	*a* 3,233	*a* 3,927,424	*a* 8,955	*a* 14,498,987	*a* 209	*a* 519,388	*a* 437,850	.....	.....	

*Ces compagnies ont cessé de faire des nouvelles opérations en Canada.

†Ces montants sont nets, les réassurances ayant été déduites.

‡Ces chiffres ne se rapportent qu'aux polices canadiennes. Quant aux opérations faites à l'étranger par la compagnie d'assurance sur la vie du Canada, et la compagnie du Soleil, et le *Dominion Safety Fund, voir* page 6.

Augmentation ou diminution des items d'assurance sur la vie au Canada, parmi les compagnies en opération, pour 1885, comparées avec 1884.

COMPAGNIES CANADIENNES.

Augmentation (*a*)—Diminution (*d*).	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices.	Chiffre des nouvelles polices.	Nombre des polices en vigueur à la date du rapport.	Chiffre des polices en vigueur.	Nombre de polices échues.	Chiffre des polices échues.	Réclamations payées.
	$		$		$		$	$
Canada	*a* 92,636	0	*d* 206,750	*a* 1,254	*a* 2,581,029	*a* 35	*a* 70,938	*a* 9,478
Des Citoyens	*a* 4,930	*a* 115	*a* 132,850	*a* 178	*a* 172,417	*a* 7	*a* 22,293	*a* 10,967
Confédération	*a* 25,277	*d* 209	*d* 274,980	*a* 385	*a* 655,036	*a* 2	*a* 19,098	*a* 23,049
Dominion Safety Fund	*a* 818	*a* 132	*a* 132,000	*a* 234	*a* 234,000	*a* 23	*a* 23,000	*a* 23,000
Fédéral	*a* 23,554	*a* 536	*a* 1,762,250	*a* 452	*a* 1,701,809	*a* 2	*a* 12,000	*a* 12,040
Life Association	*d* 21,642	*d* 85	*d* 114,900	*d* 644	*d* 710,305	*d* 5	*d* 7,101	*a* 14,220
North American { générales	*a* 21,259	*a* 9	*a* 106,400	*a* 457	*a* 818,250	*a* 13	*a* 28,495	*a* 25,195
North American { industrielles		0	0	*d* 47	*d* 7,977	*d* 4	*d* 246	*d* 246
Ontario Mutual	*a* 13,715	*d* 326	*d* 405,750	*a* 295	*a* 426,461	*a* 15	*a* 42,232	*a* 38,982
Sun	*a* 34,350	*a* 335	*a* 481,610	*a* 835	*a* 1,045,926	*a* 1	*a* 12,282	*a* 9,769
Augment. ou diminution totale, Cies canadiennes	*a* 194,897	*a* 507	*a* 1,612,730	*a* 3,399	*a* 6,916,646	*a* 89	*a* 222,991	*a* 166,454

COMPAGNIES BRITANNIQUES.

British Empire	*a* 30,037	*a* 88	*a* 483,250	*a* 347	*a* 841,777	*a* 4	*a* 32,000	*a* 31,000
Briton Life	*a* 108	0	0	*d* 1	*d* 2,000	*d* 1	*d* 1,000	*d* 11,000
Commercial Union	*a* 1,107	*a* 13	*a* 24,486	*a* 6	*a* 8,563	*d* 5	*d* 15,998	*d* 17,911
Liverpool and London and Globe	*a* 2,069	*d* 8	*a* 9,881	0	*d* 7,772	*a* 1	*a* 320	*a* 1,948
London and Lancashire	*a* 16,791	*a* 32	*a* 297,750	*a* 237	*a* 569,611	*d* 6	*d* 5,361	*d* 9,262
London Assurance	0	0	0	0	0	0	0	0
North British	*d* 1,607	*a* 3	*d* 15,679	*d* 9	*d* 54,280	*a* 6	*a* 32,147	*a* 4,984
Queen	*d* 1,531	*d* 1	*a* 3,000	*d* 10	*d* 28,494	*a* 9	*a* 30,721	*a* 27,281
Royal	*d* 1,242	*d* 3	*d* 10,700	*d* 4	*a* 11,712	0	*d* 3,088	*d* 3,895
Standard	*a* 20,946	*a* 72	*a* 101,580	*a* 307	*a* 547,262	*a* 7	*a* 28,378	*a* 61,588
Star	*a* 1,773	*d* 7	*a* 8,517	0	*a* 22,482	*a* 3	*a* 3,480	*a* 3,480
Augment. ou diminution totale, Cies britanniques	*a* 68,451	*a* 189	*a* 902,085	*a* 873	*a* 1,908,861	*a* 18	*a* 101,599	*a* 88,213

COMPAGNIES AMÉRICAINES.

Ætna	a 53,685	a 112	a 406,647	a 620	a 958,316	a 30	a 84,061	a 86,066
Equitable	a 38,999	a 148	d 77,111	a 629	a 1,392,096	a 16	a 38,947	a 32,447
Metropolitaine { générales	d 1,237	a 1	a 118	d 27	d 53,882	d 1	d 17,000	d 1,000
Metropolitaine { industrielles		a 1,470	a 166,605	a 1,368	a 150,732	a 7	a 760	a 760
Mutual Life	a 25,828	a 299	a 552,390	a 422	a 1,092,669	a 6	a 30,679	a 30,679
New York	a 90,394	a 254	a 229,835	a 646	a 1,572,244	a 18	a 35,091	a 54,495
Travelers	a 10,599	d 49	d 129,250	a 109	a 75,089	a 6	a 5,514	a 12,496
Union Mutual	d 97	a 59	a 13,275	a 134	a 142,960	a 3	a 14,958	a 3,757
Etats-Unis	d 1,235	d 106	d 153,600	d 60	d 116,680	a 1	d 2,320	d 2,427
Total, augment. ou dimin., Cies américaines	a 216,936	a 2,188	a 1,008,909	a 3,841	a 5,213,544	a 86	a 190,690	a 217,273

RÉCAPITULATION.

9 Compagnies canadiennes	a 194,897	a 507	a 1,612,730	a 3,399	a 6,916,646	a 89	a 222,991	a 166,454
11 Compagnies britanniques	a 68,451	a 189	a 902,085	a 873	a 1,908,861	a 18	a 101,599	a 88,213
Compagnies américaines	a 216,936	a 2,188	a 1,008,909	a 3,841	a 5,213,544	a 86	a 190,690	a 217,273
28 Total, augmentation ou diminution	a 480,284	a 2,884	a 3,523,724	a 8,113	a 14,039,051	a 193	a 515,280	a 471,940

RELEVÉ des opérations des assurances sur la vie par des compagnies canadiennes qui font affaires en dehors de la Confédération, pour 1885.

COMPAGNIES D'ASSURANCES SUR LA VIE DU CANADA.

—	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices.	Chiffre des nouvelles polices.	Nombre des polices en vigueur à la date du rapport.	Chiffre net des polices en vigueur.	Nombre de polices échues.	Chiffre net des polices échues.	Réclamations payées.	Réclamations non réglées.		Date du rapport.
									Non contestées	Contestées.	
	$		$		$		$	$	$	$	
Au Canada	959,343	1,891	3,953,950	18,483	34,351,765	167	314,100	266,655	94,036	Aucune.	30 avril 1885.
Dans d'autres pays	12,060	34	62,000	230	417,525	1	1,025	1,025	Aucune.	Aucune.	
Total	971,403	1,925	4,015,950	18,713	34,769,290	168	315,125	267,680	94,036	Aucune.	
COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "LE SOLEIL."											
Au Canada	202,893	1,203	1,706,910	4,642	6,857,566	30	60,569	63,693	2,238	Aucune.	31 décembre 1885.
Dans d'autres pays	51,332	83	116,594	502	1,039,404	8	20,106	14,101	6,498	Aucune.	
Total	254,225	1,286	1,823,504	5,144	7,896,970	38	80,675	77,794	8,736	Aucune.	
THE DOMINION SAFETY FUND LIFE ASSOCIATION.											
Au Canada	32,190	437	437,000	2,217	2,217,000	31	31,000	31,000	Aucune.	Aucune.	31 décembre 1885.
Dans d'autres pays	1,039	36	36,000	91	91,000	Aucune.	Aucune.	Aucune.	Aucune	Aucune.	
Total	33,229	473	473,000	2,308	2,308,000	31	31,000	31,000	Aucune.	Aucune.	

Augmentation ou diminution des items d'assurances sur la vie au Canada, parmi les compagnies en opération, pour 1885, comparées avec 1884.

COMPAGNIES D'ASSURANCES SUR LA VIE AU CANADA.

Augmentation (*a*)—Diminution (*d*).	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices.	Chiffres des nouvelles polices.	Nombre des polices en vigueur à la date du rapport.	Chiffre des polices en vigueur.	Nombre de polices échues.	Chiffres des polices échues.	Réclamations payées.
	$		$		$		$	$
Au Canada	*a* 92,636	.....	*d* 206,750	*a* 1,254	*a* 2,581,029	*a* 35	*a* 40,938	*a* 9,478
Dans d'autres pays	*a* 1,606	*a* 10	*a* 17,000	*a* 29	*a* 62,525	*a* 1	*a* 1,025	*a* 1,025
Total	*a* 94,242	*a* 10	*d* 189,750	*a* 1,283	*a* 2,643,554	*a* 36	*a* 41,963	*a* 10,503
COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE DITE "LE SOLEIL."								
Au Canada	*a* 34,350	*a* 335	*a* 481,610	*a* 835	*a* 1,045,926	*a* 1	*a* 12,282	*a* 9,769
Dans d'autres pays	*a* 782	*a* 37	*a* 47,587	*a* 80	*a* 64,640	*a* 5	*a* 15,613	*a* 9,608
Total	*a* 35,132	*a* 372	*a* 529,197	*a* 915	[illegible]0,566	*a* 6	*a* 27,895	*a* 19,377
DOMINION SAFETY LIFE FUND ASSOCIATION.								
Au Canada	*a* 818	*a* 132	*a* 132,000	*a* 234	*a* 234,000	*a* 23	*a* 23,000	*a* 23,000
Dans d'autres pays	*a* 200	*a* 36	*a* 36,000	*a* 30	*a* 30,000	.....	.....	.....
Total	*a* 1,018	*a* 168	*a* 168,000	*a* 264	*a* 264,000	*a* 23	*a* 23,000	*a* 23,000

RELEVÉ des opérations des assurances de garantie au Canada 1885.

—	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices et polices renouvelées.	Chiffres des nouvelles polices et polices renouvelées.	Nombre de polices en vigueur à cette date.	Chiffre net des risques en vigueur à cette date.	Pertes subies pendant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations non réglées. Non-contestées.	Réclamations non réglées. Contestées.
	$		$		$	$	$	$	$
* De garantie	39,987	.....	6,073,550	.....	5,625,100	17,712	14,558	12,900	Auc.
London Guarantee and Accident.....	22,731	2,378	3,897,500	2,228	3,584,750	3,180	3,010	170	Auc.
Totaux.....	62,718	.....	9,971,050	.....	9,209,850	20,892	17,568	13,070	Auc.

* Opérations au Canada seulement.

RELEVÉ des assurances contre les accidents au Canada, pour l'année 1885.

—	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices et polices renouvelées.	Chiffre des nouvelles polices et polices renouvelées.	Nombre de polices en vigueur à cette date.	Chiffre net des risques en vigueur à cette date.	Pertes subies pendant l'année.	Réclamations payées.	Réclamations non réglées. Non-contestées.	Réclamations non réglées. Contestées.
	$		$		$	$	$	$	$
* Accident	42,081	4,562	8,552,450	2,378	5,142,700	20,814	20,814	Auc.	Auc.
Des Citoyens.	20,279	....	2,773,750	.....	2,308,250	5,823	5,773	400	Auc.
London Guarantee and Accident.	15,681	2,179	3,346,650	1,766	2,700,550	2,770	2,670	100	Auc.
Norwich & London..	3,888	504	746,500	.....	562,500	1,272	3,186	324	Auc.
Soleil	17,299	1,028	1,715,500	1,777	3,136,500	10,611	6,611	5,000	Auc.
Travelers'	48,014	3,267	6,931,433	2,287	5,545,146	18,284	19,284	1,000	Auc.
Totaux	147,242	.....	24,066,283	.....	19,395,646	59,574	58,338	6,824	Auc.

* Opérations au Canada seulement.

RELEVÉ des opérations des assurances contre les accidents et de garantie des compagnies canadiennes qui font affaires en dehors du Canada, pour 1885.

COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LES ACCIDENTS DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

	Primes de l'année.	Nombre de nouvelles polices et polices renouvelées.	Chiffre des nouvelles polices et et polices renouvelées	Nombre de polices en vigueur à cette date.	Chiffre net des risques en vigueur à cette date.	Pertes subies pendant l'année.	Réclamations payées	Réclamations non-réglées.	
								Non contestées.	Contestées.
	$		$		$	$	$	$	$
Au Canada..... ...	42,081	4,562	8,552,450	2,378	5,142,700	20,814	20,814	Auc.	Auc.
Dans d'autres pays,..	296,659	20,865	36,072,100	14,309	23,742,000	175,004	158,004	17,000	Auc.
Totaux.....	338,740	25,427	44,624,550	16,687	28,884,700	195,818	178,818	17,000	Auc.

COMPAGNIE DE GARANTIE DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

Au Canada.....	39,987	.....	6,073,550	. .....	5,625,100	17,712	14,558	12,900	Auc.
Dans d'autres pays...	155,691	.....	24,625,950	.....	18,626,050	55,064	50,744	6,169	Auc.
Totaux.....	195,678	.....	30,699,500	.....	24,251,150	72,776	65,302	19,069	Auc.

14—2*

SYSTEME DE COTISATIONS.

Association de secours mutuels du Canada.

Argent reçu pour répartitions, honoraires et redevances.		$ 51,155
Nombre de polices émises en 1885	1,047	
Chiffre de ces polices	.....	2,306,375
Nombre de polices en vigueur, le 31 déc. 1885	3,449	
Chiffre des polices en vigueur	.....	7,794,740
Nombre de polices échues	17	
Chiffre des réclamations en vertu de ces polices.	.....	37,846
Réclamations d'indemnités payées	.....	29,456
Réclamations d'indemnités non réglées—non contestées	.....	4,900
Réclamations d'indemnités non réglées—contestées	.....	5,400

Mutual Reserve Fund Life Association of New York.

(Opérations au Canada.

Argent reçus pour répartitions, honoraires et redevances		$ 42,616
Nombre de nouvelles polices rapportées comme délivrées au Canada pendant l'année	2,132	
Chiffre de ces polices	.....	6,028,500
Nombre de polices en vigueur au Canada, à cette date, y compris celles non rapportées	2,205	
Montant en vigueur	.....	6,277,000
Nombre de polices échues	4	
Chiffre des réclamations d'indemnités	.....	17,500
Réclamations d'indemnités payées	.....	13,000
Chiffre des réclamations non réglées mais non contestées sur polices canadiennes	.....	4,500